



Cahier d'acteur



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

CCI France est l'établissement national fédérateur et animateur des Chambres de Commerce et d'Industrie françaises. Porte-parole des 125 chambres locales, régionales, et des DOM-COM. CCI France représente et défend les intérêts des 2 900 000 entreprises ressortissantes auprès des pouvoirs publics français et européen. Elle joue son rôle de corps intermédiaire à vocation économique pour promouvoir le développement des entreprises et des territoires.

SOMMARE

Les CCI et la mobilité des entreprises dans les territoires	3
Propositions de CCI France	4
Booster de Mobilité Active	9
Propositions issues d'Ateliers Entreprises organisés par 5 CCI	11
Atelier organisé par La CCI Auvergne-Rhône-Alpes le 8 novembre 2017 à Lyon	12
Atelier organisé par La CCI Deux-Sèvres le 9 novembre 2017 à Niort.....	15
Atelier organisé par La CCI Nice Côte d'Azur le 14 novembre 2017 à Nice	17
Atelier organisé par La CCI Rouen Métropole le 14 novembre 2017 à Rouen	19
Atelier organisé par La CCI Pays d'Arles le 15 novembre 2017 à Arles.....	21

Les CCI gèrent 152 ports maritimes et intérieurs, 65 aéroports, et des plateformes multimodales. Les conseillers en mobilité des CCI accompagnent les entreprises dans l'élaboration de plans de mobilité, et de plans de déplacement inter-entreprises. Dans plusieurs régions, les CCI assurent la promotion et l'accompagnement dans la mise en œuvre de la Charte d'engagement volontaire de réduction des émissions de CO₂ pour les transporteurs routiers de marchandise et de voyageurs.

Alors que les entreprises étaient les oubliées du lancement de cette opération de consultation, la présente contribution témoigne de l'investissement du réseau CCI aux Assises de la Mobilité pour faire valoir les besoins et le rôle que peuvent jouer les entreprises en matière de mobilité. Pierre Massy, Président de la CCI Limoges et Haute-Vienne, mandaté par le Président de CCI France, accompagné par Jan-Erik Starlander (chargé de mission transition énergétique et écologique à CCI France) et de Jean-Luc Hannequin – Directeur du développement et des grands projets de la CCI Ille-et-Vilaine et co-développeur du programme Booster de Mobilité Active (BMA) – se sont attachés à montrer l'importance clé pour les entreprises de manager leurs mobilités pour accroître leur performance.

Cette approche quelque peu décalée de la mobilité étudiée sous le prisme du système de transport permet de mettre en exergue les apports de la mobilité au développement économique et social des territoires, des entreprises et de leurs habitants. Cet angle est d'autant plus fondamental que la transformation digitale des activités des entreprises s'accompagne d'un changement profond dans la nature de la mobilité. En effet, alors qu'elle nous permettait de gagner du temps pour parcourir des distances toujours plus élevées mais avec les limites que l'on connaît, le numérique nous affranchit des distances et des temps de parcours associés pour décupler de manière inédite les capacités d'échanges tout en limitant au juste nécessaire les déplacements. La mobilité étant intimement liée à l'organisation et la réalisation des activités devient alors un enjeu puissant d'adaptation des entreprises petites, moyennes ou grandes, seules et en réseau.... Cette perspective est une occasion unique pour notre réseau d'apporter des réponses de proximité aux décideurs.

CCI France insiste sur l'importance de tenir compte des besoins de mobilité de proximité des entreprises, au-delà des déplacements domicile-travail des salariés, et pas uniquement des transports de marchandise : déplacements des véhicules utilitaires, des engins de chantier, etc. Enfin, les politiques de mobilité doivent être adaptées aux spécificités de chaque territoire, qu'il soit urbain, péri-urbain, ou rural.

Intégration des acteurs économiques dans l'organisation territoriale des mobilités et plans de mobilité entreprises

Mesure 1 : Accroître le rôle des employeurs dans la mise en œuvre des politiques de mobilité et leur gouvernance

Créer des instances de concertation locales entre autorités organisatrices de la mobilité (AOM) et employeurs, qui se réuniront régulièrement pour échanger sur l'offre de service et tendre à l'adapter au plus près des besoins, notamment ceux des employeurs. Une **consultation préalable systématique** des représentants des entreprises devra être organisée sur les décisions ayant trait au financement en particulier en cas de modification du taux du versement transport. Des réunions ponctuelles interviendront également en amont des projets de transport tant en termes d'infrastructures que de services, par exemple lors de la création d'une nouvelle ligne, d'une évolution significative du réseau, de l'expérimentation de nouvelles dessertes ou de nouveaux modes. Le meilleur échelon d'interlocuteurs (représentants d'employeurs, chambres consulaires, employeurs directement...) sera déterminé par chaque AOM. Ce dialogue doit également s'organiser dans les territoires moins denses, ruraux et semi-ruraux, en lien avec les AOM couvrant ces territoires et les collectivités disposant d'une compétence en matière de mobilité sur ces territoires.

Conséquences attendues de la mesure :

Afin d'en améliorer l'efficacité, il est nécessaire que les politiques de mobilité prennent davantage en compte la réalité des besoins de mobilité des employeurs. Cela passe notamment par une meilleure structuration du dialogue au sein des autorités organisatrices de mobilité (AOM) avec les parties prenantes, en particulier avec les employeurs, à la fois bénéficiaires des services de mobilité et financeurs du système. Ce dialogue aura plusieurs vertus :

- Mieux faire comprendre aux employeurs les enjeux de la mobilité (notion de retour sur investissement). Un meilleur traitement du sujet peut aboutir à réduire les coûts globaux (économiques et environnementaux de la congestion mais aussi au niveau microéconomique : absentéisme, qualité de vie au travail, opportunité de mieux organiser le travail dans l'entreprise, facilitation des recrutements). La question des nouvelles formes de travail (télétravail horaires décalés, co-working...) est un sujet crucial pour l'adaptation des/aux nouvelles mobilités.
- Mieux associer les employeurs à la définition des offres et du service de l'AOM, en particulier en cas de projet structurant (transport collectif en site propre) ou de modification substantielle d'un service qui impacte un employeur ou une zone d'activité économique. A contrario, le dialogue doit permettre aussi à l'AOM de connaître les projets de développement (agrandissement ou transfert d'un site dans l'agglomération) pour en tenir compte dans l'évolution de son offre.
- Améliorer la concertation sur les questions des financements et en particulier sur le versement transport, enjeu important pour les employeurs : expliquer aux acteurs économiques pourquoi on fait tel ou tel projet, pour quel coût et avec quel financement et quelle incidence sur l'évolution du versement transport.

Prérequis : détermination des AOM compétentes sur l'ensemble du territoire, y compris dans les territoires ruraux et semi-ruraux

Mesure 2 : Accompagner l'élaboration et la mise en œuvre de plans de mobilité d'entreprises y compris dans les petites entreprises et dans les territoires peu denses

Accompagner les entreprises et autres employeurs, y compris ceux regroupant moins de 100 travailleurs, et ceux situés en dehors du périmètre de plans de déplacements urbains (PDU), et en particulier sur des territoires peu denses, dans l'élaboration et la mise en œuvre de plans de mobilité. Cet accompagnement s'appuiera sur la constitution d'un réseau de conseillers en mobilité pouvant intervenir auprès des employeurs sur ces territoires, et en fournissant un appui en matière d'ingénierie aux collectivités disposant d'une compétence en matière de mobilité sur ces territoires. L'accompagnement reposera sur un cadre partagé pour mutualiser les ressources et les moyens que pourront mettre en œuvre les offreurs de mobilité, et partira de l'analyse de l'organisation des entreprises et des autres employeurs, pour optimiser leur activité et réduire les besoins en mobilité.

Les entreprises, établissements publics et autres organisations collectives sont appelées à s'intéresser à la mobilité pour deux raisons qui se cumulent :

- a) *La loi de Solidarité et le Renouveau Urbain (SRU) du 13 décembre 2000* a demandé aux autorités organisatrices des transports urbains (AOTU) des agglomérations de plus de 100 000 habitants *d'encourager la mise en œuvre de Plans de déplacements d'entreprise*, en vue développer « l'utilisation par leur personnel des transports en commun et le recours au covoiturage ». En 2015 l'article 51 de la loi sur la Transition Energétique pour la Croissance Verte (article L. 1214-8-2 du code des transports) dispose que les entreprises regroupant au moins cent travailleurs sur un même site et se trouvant dans le périmètre d'un Plan de Déplacements Urbains (obligatoire ou volontaire), doivent élaborer un plan de mobilité d'ici le 1er janvier 2018. Cette loi élargit l'objectif d'un plan de mobilité qui « vise à optimiser et à augmenter l'efficacité des déplacements liés à l'activité de l'entreprise, en particulier ceux de son personnel, »
- b) *L'opération Bretagne Mobilité Augmentée* (un investissement de 10 M€ sur 2012 - 2016 financés au 2/3 par des entreprises et 1/3 par l'Ademe dans le cadre des Investissements d'Avenir) a mis en évidence que l'organisation de la mobilité est au cœur du fonctionnement de l'entreprise et de ses performances économiques et sociales, qu'il s'agisse des conditions d'accès des personnels à leurs lieux de travail, des possibilités d'échanges entre les établissements, avec les clients et les fournisseurs, les approvisionnements et les livraisons... Bien plus que du déplacement, la mobilité constitue une ressource qui facilite l'organisation et la réalisation des activités, lesquelles gagnent en agilité par le numérique qui procure aux échanges une fluidité et une instantanéité hors de portée d'un système fondé sur les déplacements soumis aux aléas du système de transport.
- c) *L'opération Bretagne Mobilité Augmentée a par ailleurs montrée l'importance du facteur humain pour transformer les mobilités d'une organisation tant elles étaient liées au fonctionnement ordinaire d'une entreprise. Bien plus que de conseil, l'entreprise a besoin d'être accompagnée dans l'organisation de sa montée en compétences pour être à même d'organiser les changements qui sont le résultat d'apprentissages réussis.*

Manager la mobilité devient ainsi, dans une économie globalisée, un levier de développement et de performance de l'entreprise qui lui permet de conjuguer une plus grande ouverture sur les marchés et la réduction des déplacements qui sont souvent liés à des dysfonctionnements. Qui plus est, la mobilité devient un agent de transformation des activités en agissant très directement sur les chaînes de valeur des activités. Apprendre à manager la mobilité à l'échelle de l'entreprise devient

alors une clé de pérennité. Appréhender la mobilité à l'échelle d'un territoire comme un bien commun des entreprises est susceptible de le préserver. Inciter les offreurs de mobilités à développer des bouquets de mobilité personnalisés à l'organisation des activités des entreprises peut faciliter des nouvelles formes de partages et de mutualisation. Enfin, engager les collectivités à animer leur système de mobilité en fonction des activités individuelles et collectives peut devenir un atout de développement territorial et d'attractivité. En d'autres termes, il s'agit bien de relier à l'échelle d'un bassin de vie les utilisateurs de ressources, les offreurs de moyens et de services, et les collectivités pour qu'ensemble ils développent une compétence partagée.

Acteurs portant la mesure :

La mise en œuvre des dizaines de milliers de plans de mobilité d'entreprise rendus obligatoires par l'article 51 de la loi sur la transition énergétique implique un effort national de mobilisation des entreprises portées par les acteurs suivants :

- a) *Les Chambres Consulaires et plus globalement l'ensemble des instances patronales* pour informer et inciter les entreprises à s'engager dans un processus de plan de mobilité, avec une bonne perception des enjeux (pour l'entreprise comme pour la collectivité, afin d'éviter les plans de mobilité au rabais...), et la mise à disposition d'une ingénierie de mobilité pour les aider à analyser leurs problèmes de mobilité et cheminer dans un processus de co-construction de solutions...
- b) *Les Communes ou groupement de communes* qui animent la mobilité locale (Autorités animatrices de la mobilité, voir mesure 2) en vue d'organiser les services proximité et de promouvoir des solutions locales d'accès aux activités qui peuvent trouver des synergies avec les actions proposées par les entreprises.
- c) *Les offreurs de mobilité* (services de transport, plateformes d'information ou d'accès) qui apportent des solutions techniques adaptables aux différentes configurations d'entreprises et de territoires.
- d) *L'ADEME*, chargée au niveau de l'Etat de l'animation et du suivi des plans de mobilité d'entreprise, et susceptible de subventionner certaines réalisations

Territoires et publics concernés :

Sont concernées toutes les entreprises (ou établissements) quelle que soit leur taille, leur activité ou leur marché, à l'échelle d'un bassin territorial d'activité...

Nature de la mesure :

- a) *Législatif* : mettre en évidence, dans les textes législatifs et réglementaires relatifs aux plans de mobilité : la finalité de ces plans, en considérant la mobilité comme vecteur d'innovation de la performance (économique et sociale) de l'entreprise ; le processus de ces plans, l'analyse des mobilités conduisant à des changements d'organisation de l'activité ; l'effet principal de ces plans, conduisant à diminuer le volume des déplacements nécessaires.
- b) *Ressources d'ingénierie* : constituer et former, dans la mouvance des CCI, un réseau de conseillers en mobilité qui serait mis à disposition des entreprises qui s'engagent dans un plan de mobilité ; présider ses missions, financements, rattachements...
- c) *Moyens de financement* : proposer aux entreprises des mécanismes de financement *corporate* de leurs plans de mobilité reposant sur un *reporting* de leurs gains de performance.

Description concrète :

- a) Reformulation, dans les textes législatifs du code des transports relatifs aux plans de mobilité d'entreprise, de la finalité, du processus et des effets attendus de ces plans
- b) Action des CCI pour engager massivement les entreprises à manager leurs mobilités en fonction des nécessités d'organisation, de réalisation et d'adaptation de leurs activités ;
- c) Constitution, par le réseau des CCI d'un cadre partagé pour mutualiser les ressources et les moyens que pourront mettre en œuvre les offreurs de mobilité...

Conséquences attendues de la mesure :

- a) Performances accrues des entreprises ;
- b) Opportunités de partages des ressources de mobilité, organisées à l'échelle du bassin de vie ;
- c) Réduction des externalités négatives du système actuel de mobilité en évitant les déplacements dysfonctionnels et leurs effets sur les émissions de GES ;
- d) Transformation progressif du système de mobilité d'un territoire de vie par intégration des innovations des acteurs économique

Conditions de mise en œuvre :

- a) Production et valorisation de ressources d'ingénierie partagées :
 - Méthode, outils,
 - Supports pédagogiques
- b) S'appuyer sur les conseillers en mobilité pour :
 - Accompagner les entreprises à apprendre à manager les mobilités ;
 - Co-construire avec les offreurs de mobilité des bouquets de services personnalisés et engager des dynamiques de mutualisation et de partages ;
 - Aider les collectivités à animer les dynamiques de transformation du système de mobilité du territoire ;
- c) Incitations financières pour les entreprises :
 - Fonds de formation dédié à l'échelle des organisations pour développer les compétences collectives en matière de management de la mobilité et aboutir à un plan de mobilité ;
 - Avances remboursables pour mettre en œuvre les actions et/ou mesures d'adaptation des activités et/ou mobilité inscrites dans le plan de mobilité ;
 - Aides financières des territoires pour développer des actions collectives inter-entreprises.

Calendrier :

- 1^{ère} phase de 12 mois : création d'une courbe d'expériences sur une dizaine de territoires en vue de calibrer le dispositif d'intervention et de disposer de repères opérationnels pour organiser la généralisation du dispositif ;
- 2^{ème} phase de 36 mois : généralisation du dispositif
- 3^{ème} phase au fil de l'eau : capitalisation des retours d'expériences...

Coût et prise en charge financière/institutionnelle :

- a) Réseau de 250 ETP conseillers : 35 à 40 M€ par an sur 3 ans y compris leur montée en compétences,
 - ⇒ Mise à l'échelle

- b) Réalisation des plans de mobilité par les entreprises amorcés par les conseillers en mobilité, cette démarche pouvant s'inscrire dans des plans de formation labélisés « Mobilité » financés à partir de fonds de formation incluant la réalisation d'expérimentations..
 - ⇒ Incitation à faire via les conseillers
 - ⇒ Incitation à produire via des fonds de formation
- c) Mise en œuvre des plans de mobilité pouvant se traduire par des dynamiques de transformation à l'aide d'avances remboursables
 - ⇒ Incitation à la réalisation d'investissements immatériels



Le dispositif « Booster de Mobilité Active » (BMA - initialement « Bretagne Mobilité Augmentée ») a été développé par la CCI Ille-et-Vilaine et un consortium d'acteurs de 2012 à 2016 dans le cadre des Programmes d'investissement d'avenir (PIA - 10 millions € financés au 2/3 par des entreprises et 1/3 par l'ADEME).

BMA propose une nouvelle manière d'appréhender la mobilité :

- Les résultats obtenus à la suite d'une soixantaine d'expérimentations démontrent la pertinence et l'efficacité d'une démarche fondée sur la description des activités qui génèrent les déplacements, dans le but de repenser ces mobilités et d'éviter les déplacements inutiles
- La réflexion sur l'organisation de l'activité prime sur celle des déplacements en tant que tels
- La mobilité devient un levier inédit d'innovation, de performance et une opportunité de transformation pour les entreprises
- Les solutions de mobilité sont co-construites à l'échelle de petits groupes de salariés et avec le chef d'entreprise, avant d'être étendues à l'ensemble de l'établissement

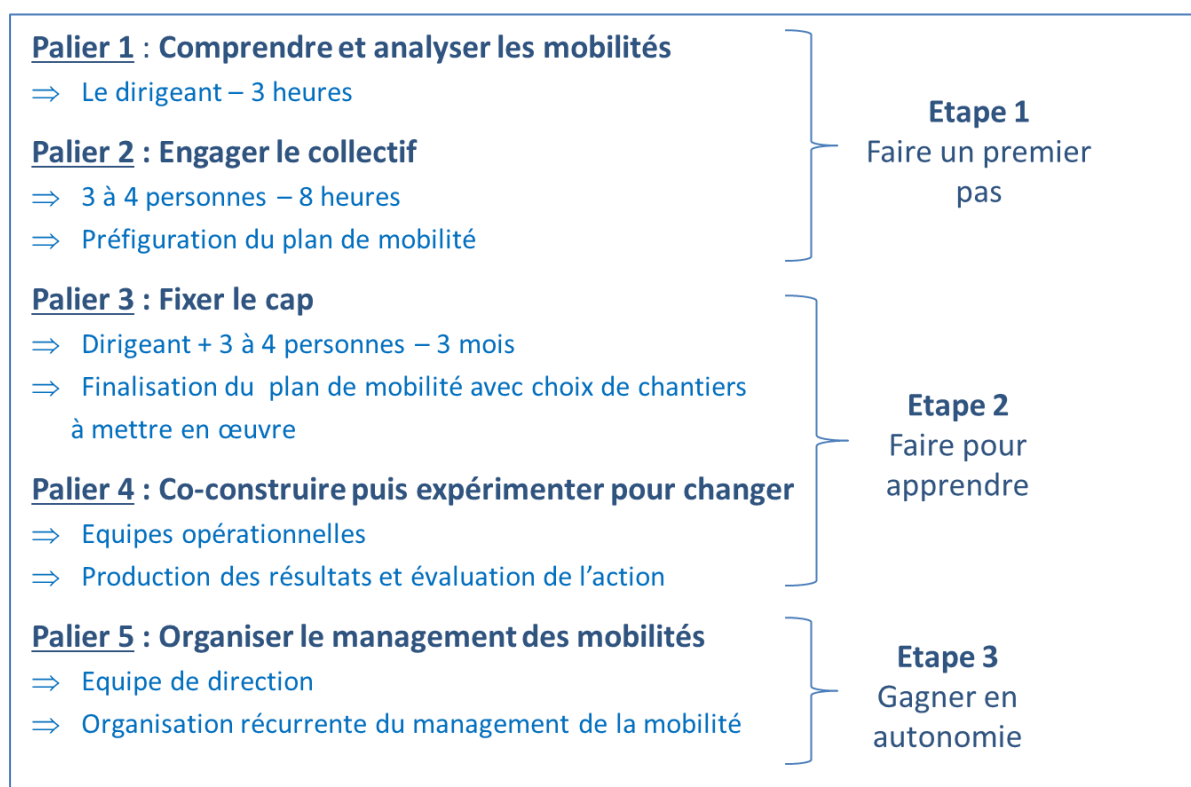
La CCI Ille-et-Vilaine travaille avec CCI France, l'ADEME et le CEREMA au déploiement la méthode BMA à plus grande échelle dans plusieurs régions. Les premières régions dans lesquelles ce déploiement devrait intervenir sont la Bretagne, le Grand Est, la Martinique, la Normandie et la Nouvelle Aquitaine. L'objectif est de s'appuyer sur BMA pour accompagner en priorité les entreprises concernées par l'obligation d'élaboration d'un plan de mobilité (article 51 de la loi relative à la transition écologique pour la croissance verte).

boosterdemobiliteactive.com (téléchargez le Manifeste BMA pour réinventer la mobilité)

Contact BMA : Jean-Luc Hannequin, CCI Ille-et-Vilaine

jlhannequin@ille-et-vilaine.cci.fr - 02 99 33 66 89 / 06 08 83 18 74

Un accompagnement à 5 paliers d'apprentissage :



BMA a mis en évidence que l'organisation de la mobilité est au cœur du fonctionnement de l'entreprise et de ses performances économiques et sociales, qu'il s'agisse des conditions d'accès des personnels à leurs lieux de travail, des possibilités d'échanges entre les établissements, avec les clients et les fournisseurs, les approvisionnements et les livraisons... Bien plus que du déplacement, la mobilité constitue une ressource qui facilite l'organisation et la réalisation des activités, lesquelles gagnent en agilité par le numérique qui procure aux échanges une fluidité et une instantanéité hors de portée d'un système fondé sur les déplacements soumis aux aléas du système de transport. BMA a par ailleurs montrée l'importance du facteur humain pour transformer les mobilités d'une organisation tant elles étaient liées au fonctionnement ordinaire d'une entreprise. Bien plus que de conseil, l'entreprise a besoin d'être accompagnée dans l'organisation de sa montée en compétences pour être à même d'organiser les changements qui sont le résultat d'apprentissages réussis.

Manager la mobilité devient ainsi, dans une économie globalisée, un levier de développement et de performance de l'entreprise qui lui permet de conjuguer une plus grande ouverture sur les marchés et la réduction des déplacements qui sont souvent liés à des dysfonctionnements. Qui plus est, la mobilité devient un agent de transformation des activités en agissant très directement sur les chaînes de valeur des activités. Apprendre à manager la mobilité à l'échelle de l'entreprise devient alors une clé de pérennité. Appréhender la mobilité à l'échelle d'un territoire comme un bien commun des entreprises est susceptible de le préserver. Inciter les offreurs de mobilités à développer des bouquets de mobilité personnalisés à l'organisation des activités des entreprises peut faciliter des nouvelles formes de partages et de mutualisation. Enfin, engager les collectivités à animer leur système de mobilité en fonction des activités individuelles et collectives peut devenir un atout de développement territorial et d'attractivité. En d'autres termes, il s'agit bien de relier à l'échelle d'un bassin de vie les utilisateurs de ressources, les offreurs de moyens et de services, et les collectivités pour qu'ensemble ils développent une compétence partagée.

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 de ces propositions. La synthèse plus détaillée des propositions et des échanges issus de ces ateliers est regroupée dans un document séparé, joint au présent cahier d'acteur.

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

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, évènementiel 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.

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

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.

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

- 1) Le Réseau des Deux-Sèvres (RDS) structurant pour le 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 ?

- 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

- 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 Cannes)

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**

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 azurienne, 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**.

Principales difficultés rencontrées dans le territoire en matière de mobilité

- 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 coeur 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

3 grands thèmes de discussion à retenir de cet Atelier

Infrastructures caractérisées par :

- Des circulations et encombrements routiers chroniques du coeur 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

Développement de nouvelles mobilités

- 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

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)

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,...)

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)

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.

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).

Les 3 principales contributions à retenir de cet Atelier

1) 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.

2) 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.

3) 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.