



AUVERGNE-RHÔNE-ALPES

Développement Régional



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, 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 turnover 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 lourd 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 enrobés 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 devenu **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 PELESZEZAK,
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 tissu éponge. »

Guy DELORME, ancien 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)*