

Compte-rendu de la réunion Groupe Réseaux

22 juin 2017

Participants à la réunion

- Olivier LACHAUD – CGT Cheminots
- Anne COUSI – Conseil Régional
- Rebecca VIGNOLLES – Conseil Régional
- Marianne BOISSELIER – FNTV NA
- Joëlle RONNE – INDECOSA, Union CTCR ALPC
- Alain DELMAS – CERESNA
- Bernard SOUBAIGNE – CERESNA
- Christian GUERIN – CERESNA
- Julien BAUDOT - CERESNA

1. Compte-rendu de la rencontre avec le Forum Urbain et ses chercheurs

Dans un premier temps, un rapide retour de la dernière réunion de travail entre CERESNA et Forum Urbain (datant du 16 juin 2017) a été faite. A cette réunion ont assisté les membres du CERESNA, de Forum Urbain, ainsi que plusieurs chercheurs issus de champ de compétences variées.

Voici les principaux points qui ont été échangés et rapportés lors de la réunion du groupe Réseaux.

- Il a été rappelé qu'il sera difficile de vouloir comparer des résultats entre différents territoires structurellement trop différents. En effet, lorsque les enjeux de mobilité sont trop différents d'un territoire à l'autre (de la Gironde à la Creuse par exemple), les résultats d'études éventuelles n'ont pas à être comparés.
- La question a été posée de savoir s'il fallait cibler l'étude sur des échantillons qui soient territoriaux (identification de plusieurs zones « types » d'étude permettant ensuite de projeter des résultats représentatifs de la diversité des territoires de la Nouvelle-Aquitaine) ou qui soient par cohortes (par exemple les salariés des services du conseil régional ou des universités impactés par la réorganisation territoriale autour de la grande région?). Les différents chercheurs s'accordent à dire qu'il faut croiser des territoires « types » et des cohortes d'utilisateurs.
- En effet, la question de la mobilité oblige à poser la question de la hiérarchie des lieux : il faut qualifier les différents territoires. Est-ce que tous les territoires ont « besoin » d'être irrigués par les réseaux de transport de la même manière ? Concernant l'identification des besoins en matière de transport pour les entreprises (aussi bien en transport de salariés que de marchandises), un rapprochement avec les CCI des départements est considéré comme une bonne solution. Mais il est possible pour chaque territoire type ciblé, d'approfondir avec un focus plus spécifique sur des filières phares de ces zones.
- Le principe de 6 territoires « types » est globalement partagé (2 urbains, 2 ruraux, 2 semi-urbains). Pour chacun de ces territoires, ce sont les besoins des habitants, mais aussi des entreprises et des territoires qui doivent être identifiés.

- Les besoins des entreprises (de manière plus large, du tissu économique local) peuvent être identifiés par le biais d'enquêtes auprès des CCI, mais également avec un focus sur une filière particulièrement structurante pour le territoire (aéronautique-spatial-défense à Mérignac, image à Angoulême, tourisme à La Rochelle, agroalimentaire dans les Landes, etc)

2. Réflexions sur les enjeux de l'étude à mener

Accessibilité

- Pour certains publics souffrant de problèmes d'accessibilité aux transports (Handicapés et personnes âgées, etc), il est essentiel de bien prendre en compte les blocages psychologiques qui pèsent lourdement (peur de tomber par exemple). L'aspect psychologique et sociologique ne doit donc pas être éludé.
- Pour ces mêmes publics, sujets d'un accompagnement souvent porté par les femmes (problématique du « Genre and care »), l'objectif principal pour la Région reste d'aller vers l'autonomie dans la mobilité. La question de l'accompagnement et des accompagnants si elle est importante ne doit pas faire oublier cet enjeu majeur.

Dimension de l'étude

- L'approche par « cohortes » telle que proposée par les chercheurs de Forum Urbain a reçu une appréciation mitigée. Cela peut être étudié en plus d'une étude sur des territoires « types » mais il semble peu pertinent de regarder un corps professionnel en particulier sur le territoire de la Nouvelle-Aquitaine. Si plusieurs corps de métiers pertinents peuvent être identifiés (fonction publique ?), un focus particulier peut leur être apporté sur chacune des zones d'étude sélectionnées.
- Le principe d'une étude approfondie de 6 à 9 zones « types » a été conforté, le nombre final dépendra notamment du budget et du temps nécessaire. Les zones suivantes ont été discutées. Les territoires retenus **dans un premier temps** sont indiqués en **gras**.
- Ces zones « types » doivent être révélatrices de vraies enjeux de transport aussi bien pour les passagers que pour les entreprises. Comme il est impossible d'étudier les besoins sur l'intégralité du territoire de la Nouvelle Aquitaine, les zones choisies doivent être suffisamment riches en enjeux et représentatives pour que l'on puisse ensuite, à partir des résultats obtenus, extrapoler sur les besoins de toute la région.
- Un focus particulier doit être apporté aux zones en croissance de mobilité.

Zones urbaines

- **Mérignac / Bordeaux Métropole**
- **La Rochelle** (agroalimentaire – nutrition & santé, nautisme)
- Limoges (porcelaine, céramique, Legrand)

Zones urbaines « intermédiaires »

- **Pau** avec Bordes (TurboMeca, aérospatial) et Lacq (chimie)
- **Niort** (Assurances)
- **Libournais**
- Angoulême (animation)
- Cognac
- Bassin d'Arcachon

Zones rurales

- **Creuse** avec Aubusson et Guéret (pôle domotique), filière bovin viande
 - Landes (agroalimentaire, bois)
 - Corrèze (SNCF, agroalimentaire...)
 - **Médoc** (viticulture)
-
- Il est important de requalifier les sous zones en leur appliquant une terminologie adaptée.
 - L'étude devra vraiment se tenir à l'analyse des besoins. Si dans un territoire en particulier les citoyens expriment des besoins qui ne nous semblent pas être pertinents, notamment au niveau environnemental (volonté d'avoir plus de voitures que de voir se développer les transports en communs par exemple), notre rôle est bien d'accepter toutes les expressions des besoins et de comprendre ce que cela peut révéler, et non pas d'imposer un modèle de transport et encore moins un mode de pensée.
-
- Une fois la zone validée, il faudra regarder le choix exact du périmètre d'étude pour chaque territoire. Pour le Conseil Régional, il faut regarder les délibérations de la politique contractuelle avec les territoires de projet afin de pouvoir cibler au mieux le périmètre à choisir. En parallèle, il faut également comparer avec les zones d'habitat et les zones d'emplois.
 - Concernant les interlocuteurs susceptibles de se faire l'écho des besoins des territoires, il y a bien sûr les acteurs institutionnels (Pays, Syndicat mixte gérant le SCOT...) mais pas seulement. Les organisations professionnelles et les associations sont également des interlocuteurs qu'il sera important de solliciter.
 - Dans la poursuite des travaux, il sera important de changer l'appellation « zone » en « bassin de vie et d'activité » ou bien tout simplement en « territoire ».

Suite des travaux

- Dans un premier temps, le CERESNA va proposer 6/9 territoires aux acteurs afin d'obtenir leur retour (d'accord avec les choix ou bien proposition d'autres choix de territoires, et pourquoi ?)
- Dans un second temps, le CERESNA avancera sur l'identification des acteurs référents sur le terrain, sur les questionnaires, et sur la méthodologie, en collaboration avec Forum Urbain.

3. Nouvelles actions mises en place par la Région Nouvelle-Aquitaine

Numérique

- Le Conseil Régional va lancer un système d'information multimodal à l'échelle de la Nouvelle Aquitaine (sur le modèle de ce qui existe en Gironde). La Région travaille en collaboration avec les agglomérations pour produire ce service public. Le système doit être finalisé et disponible pour l'été 2018.
- Il est important que tous les acteurs jouent le jeu et soient impartiaux et neutres pour fournir aux usagers un véritable service public. L'utilisateur doit être en possession de toutes les informations et toutes les options de transport existantes, et ne pas se voir « imposer » par une mise en avant trop prononcée les services d'un prestataire de transport en particulier. Il est essentiel que les

- utilisateurs sentent qu'ils ont le choix du mode de transport. Offre, coût, informations et temps de trajet restent les critères décisifs au moment de choisir quel transport utiliser pour un déplacement.
- Ces évolutions numériques restent toutefois confrontées au problème des zones blanches et des populations (souvent les personnes âgées) qui ne peuvent pas ou ne veulent pas utiliser ces plateformes. A ce titre, il faut prendre en compte les spécificités des territoires en terme de mentalité, d'utilisateurs, et d'attente. Ainsi, dans le cadre du transport interurbain dans les zones rurales, on relève que souvent les utilisateurs souhaitent un service mais aussi du lien social. La dimension sociale de l'accompagnement ne doit donc pas être négligée au moment de regarder les évolutions de services permis par le numérique.
 - Il s'agit d'un projet qui est déjà développé en Région Hauts de France (avec passpass.fr) ainsi qu'en Normandie.

Syndicat mixte

- En parallèle, la Région a un projet de création d'un syndicat mixte des transports qui réunira les différentes autorités organisatrices de transport (AOT) et de la mobilité (AOM). Cela permettra d'apporter plus de cohérence et de visibilité au milieu de toutes les AOT existantes aujourd'hui sur le territoire de Nouvelle Aquitaine. La création du syndicat mixte est prévue pour le début d'année 2018. Ce syndicat sera surtout de nature à favoriser la coordination et la mutualisation des moyens (billettique, système d'information multimodal) des différents modes et réseaux de transport.

3. Cartographie, quelle approche ?

- Le CERESNA souhaiterait avoir le maximum de données cartographiques permettant d'établir une réelle cartographie des transports en Nouvelle Aquitaine. Pour cela, il est important que l'ensemble des acteurs puissent faire remonter les données dont ils disposent.
- Malgré tout, il est impossible de réaliser une cartographie totale des réseaux, étant donné la multiplicité des acteurs et opérateurs du transport, que ce soit pour le fer ou pour la route notamment. La Région travaille d'ailleurs dans le cadre du SRADDET à un recensement des infrastructures et des acteurs.
- A ce titre, la fusion des anciens ORT (Observatoire Régional des Transports) régionaux est en cours, et un ORT Nouvelle Aquitaine verra donc prochainement le jour. L'ORT nouvelle-aquitaine fusionnée va bientôt arriver.

4. Financement des divers projets

- TLF et FNTR ne sont pas sûrs du tout de participer financièrement.
- Le Conseil Régional et la SNCF financent (ou financeront), la CARSAT financera très probablement. La DIRRECTE, KEOLIS et la FNTV sont à relancer.
- Les financeurs sont amenés à faire partie du comité de pilotage qui fait le suivi de l'état des travaux et le suivi de la transparence de l'utilisation des fonds.