

Compte-rendu de la réunion de présentation des travaux du CERESNA

18 octobre 2017 à La Rochelle

Participants :

- Julien BAUDOT – CERESNA
- Christian GUERIN – CERESNA
- Jean-Noël VANDENBOSSCHE – C2D Aunis Sud
- Hervé LE BERRE – Agglomération La Rochelle
- Michel TERRASSON - AUTIR
- Florence GAUTRONNEAU – SNCF Affaires territoriales
- Josiane CHAMPION – Collectif retraités Transport
- Odile CAUVIN – SARL ODAS Transport
- Yvonne GABORIT – Secrétaire UD CGT 17
- Alain DELMAS - CERESNA

Mot d'accueil : Lycée des Métiers Pierre Doriole

- Lycée pour la formation professionnelle qui accueille 700 élèves avec CAP et Bac Pro. Globalement les jeunes viennent d'un peu partout sur le territoire, lycée assez bien desservi.
- Transport fait partie des enseignements proposés avec un Bac pro logistique en trois ans.
- Cette formation dispense 22 semaines de stage en entreprise sur les trois ans de formations pour les élèves.
- Il y a 30 élèves à chaque niveau en Bac Pro Logistique.
- Le taux d'insertion est mesuré tous les ans. Il est chaque année très élevé.
- Formation qui n'attire pas les filles : jamais plus de 3 par classes. Il y a un déficit d'image pour cette formation à laquelle le lycée essaie de remédier.
- Le Bac Pro Logistique a un partenariat avec le Port de La Rochelle.
- Tous les ans est organisée une semaine (au mois de janvier) pour promouvoir la filière transport et logistique, avec différentes actions tout au long de la semaine.

Présentation du CERESNA par Alain Delmas

- Dans un premier temps, une présentation du CERESNA, de son historique, de sa démarche, et des objectifs du projet en cours sur les Transports en Nouvelle-Aquitaine a été effectuée par Alain Delmas.

- En complément de document de compte-rendu figure une note qui récapitule les principaux objectifs du projet, la méthodologie de travail, la démarche, ainsi que l'état d'avancement du projet et les étapes à venir.

Débat entre les participants

Genre

- La question du (très) faible nombre de filles/femmes dans les formations liées au transport puis dans les métiers des transports a été soulevée.
- Il y a un réel problème d'attractivité de ces métiers/formations, mais également des enjeux sur l'accueil des femmes dans ces professions très masculines. Enfin, il y a aussi un problème d'horaires atypiques et de temps de vie. La méconnaissance des métiers ET les horaires atypiques sont les deux facteurs principaux qui font qu'on trouve peu de filles dans ces métiers.
- A titre d'exemple, Mme CAUVIN en qualité de Directrice d'une entreprise de transports de personnes (spécialisées dans les PMR) explique qu'elle n'a qu'une employée féminine sur ses 12 salariés, malgré des efforts faits pour attirer plus de femmes. Cela est d'autant plus frustrant pour elle que les véhicules à conduire sont relativement petits (9 places) et devraient donc ne pas être un facteur de repoussement pour les femmes.
- Mais les femmes sont également parfois « exclues » des métiers du transport par l'employeur, qui ne les accepte pas car « elles ne sont pas assez musclées ». Par exemple à la RCTR il est très rare d'avoir des femmes contrôleurs.
- La SNCF travaille aussi sur des initiatives pour féminiser leurs métiers, surtout des métiers techniques. Ils sont par exemple partenaires de l'initiative Capital Filles.

Mobilité urbaine

- Pour Mr LE BERRE du service mobilité transport de La Rochelle, la ville a une véritable volonté de mettre en place une offre de transport en fonction de la demande, et pas l'inverse. Leur objectif est de mieux connaître et comprendre les attentes et habitudes de mobilité.
- Une enquête a été réalisée en 2011 avec le CEREMA qui leur a permis de mettre en place une véritable stratégie pour la mobilité et les transports.
- Aujourd'hui, la CDA de La Rochelle souhaite avoir une meilleure connaissance des habitudes de déplacement dans les entreprises ainsi que des risques (PDE, CARSAT).
- Même si leur priorité reste les scolaires (60% du trafic). Leur objectif est d'inciter les gens à être moins dans la voiture, que ce soit grâce à un report vers les transports en commun, ou vers les modes doux.
- A ce titre, en 2011, 8% des déplacements de l'agglomération étaient en vélo, ce qui constitue le meilleur ratio de France. A titre de comparaison, la part tombe à 2% à Rochefort. La CDA souhaite continuer dans cette voie et espère multiplier par 2 la part des transports en vélo d'ici 20 ans.
- La Rochelle construit avec Rochefort un partenariat sur le transport qui se traduira par une meilleure connectivité ferroviaire (cadencement). Depuis dix ans on observe une réelle augmentation de la fréquentation ferroviaire pour le transport de passagers entre les deux villes.
- Mais il subsiste encore une méconnaissance des relations existantes entre les deux villes en matière de déplacement.

Méthodologie d'identification des besoins

- La réalisation de questionnaires à diffuser de différentes manières selon les cibles est une des options privilégiées pour réussir à faire ressortir l'expression des besoins sur les territoires.
- EIGSI (École d'ingénieurs en génie des systèmes industriels) a déjà travaillé sur des travaux d'enquêtes sur les questions de mobilité. Ils peuvent donc être susceptibles de nous aider dans le travail de construction de questionnaires.
- IUT de La Rochelle peut également apporter des éléments. Le Président du Conseil était rapporteur du rapport Intermodalité en Nouvelle-Aquitaine.
- La CDA de La Rochelle peut nous fournir les contacts des entreprises qui ont un PDE. Le CERESNA peut travailler avec ces entreprises à l'identification des besoins (invitation à réunions, diffusion du questionnaire...)
- Il est toujours difficile de faire participer les citoyens à des sujets qui leurs sont pourtant primordiaux. Il est essentiel de connaître les besoins, notamment en termes de transports publics car c'est eux qui assurent l'égalité sur le territoire, mais également en termes de transport de marchandises.

Débats sur des enjeux locaux

- Elaboration du compte déplacement : même si c'est une obligation légale, très peu de collectivités le font. Il permet d'avoir une meilleure vision des coûts des transports, y compris de l'impact environnemental, mais c'est une démarche difficile à mettre en place. La Rochelle n'en a pas.
- La CDA de La Rochelle travaille sur les enjeux du dernier km au niveau du transport logistique. Cela reste un sujet difficile pour eux et afin de définir la meilleure stratégie à mener ils vont lancer une étude avec un cabinet spécialisé.
- Ile de Ré : Il y a une délégation service publique à Kéolis. L'association AUTIR travaille localement avec les acteurs concernés notamment dans le cadre de l'élaboration du P.A.D.D et du PLUi.
- La ruralité est également un enjeu essentiel quand il s'agit de la mobilité. A ce titre, le Conseil de Développement de l'Aunis travaille là-dessus en développant une stratégie pour transport et le désenclavement de Marans.
- Le contournement de La Pallice passe par le territoire de l'Aunis. Le C2D émet donc des propositions de rouvrir des gares pour rattacher les zones rurales à la gare de La Rochelle. Aujourd'hui, les enfants vont mettre 1h20 des villes et villages de l'Aunis pour rejoindre leur lycée à La Rochelle le matin, alors qu'un service de train et de bus connecté pourrait faire gagner énormément de temps.
- Initiative Ecosyst'M mise en place dans le Limousin à Ayen. Il s'agit d'un projet de covoiturage de proximité qui est piloté par le collectif associatif «Le Durable a son Village». C'est une expérience novatrice en France initiée la fédération Ecosyst'M en partenariat avec SNCF et qui contribue à une mobilité responsable en favorisant la vie sociale, l'entraide et le respect mutuel entre les habitants

des zones rurales de moins en moins desservies par les transports collectifs. Le projet s'appuie sur un système de monnaie locale.

- La SNCF souhaite que l'initiative puisse être mise en place sur d'autres territoires où cela semble pertinent. Dans le cadre du projet du CERESNA, de nombreux territoires (Médoc, Aunis...) pourraient être pertinents pour une initiative similaire.
- L'organisation des temps de transport est un enjeu majeur pour les foyers : suivant l'offre, un accompagnant qui voudrait aller au travail en vélo ou en bus se retrouve à y aller en voiture pour amener son enfant à l'école ou à la crèche sur la route.
- Le billet unique est un des vrais leviers pour développer le transport en commun même s'il ne vient qu'en complément d'un réseau existant.
- A ce titre, La Rochelle et la SNCF ont mis en place le billet unique pour train, tramway et bus, et tous en sont satisfaits.
- La question de l'accessibilité aux PMR mérite également d'être soulevée. Rendre accessible tous les transports reste une belle idée mais comment faire ? A titre d'exemple, la mise en accessibilité d'un arrêt de bus est de 10 000 euros. Si on peut techniquement rendre accessible tous les arrêts d'une agglomération comme La Rochelle, financièrement c'est impossible.
- De fait, pour les PMR qui souhaitent se déplacer en empruntant des arrêts non accessibles, ils sont dépendants de leur entourage ou doivent prendre des services privés qu'il faut payer. Il n'y a donc pas d'égalité dans ce domaine.

L'ensemble des acteurs présents a acté que cette première rencontre a servi de réunion préliminaire afin de faire connaître le projet et la démarche du CERESNA.

A partir de là, des réunions de travail vont être mise en place dans les prochains mois avec les partenaires qui le souhaitent afin de travailler collectivement à l'expression des besoins en matière d'infrastructures et services de transports, aussi bien de voyageurs que de marchandises.