

Réunion Territorialisée

Mérignac – Maison des associations

29 janvier 2018

Participants à la réunion

- Florence GAUTRONNEAU : SNCF Mobilités
- Pascal HOUBRE : Aéroport de Bordeaux
- Pascal DERACHE : Association Vélo-Cité Bordeaux Métropole
- Rebecca VIGNOLLES : Conseil Régional Nouvelle-Aquitaine
- Véronique GAMBARD : CGT Aquitaine
- Olivier LACHAUD : CGT Cheminots
- Christian GUERIN : CERESNA
- Alain DELMAS : CERESNA
- Julien BAUDOT : CERESNA

Rappel de la démarche du CERESNA

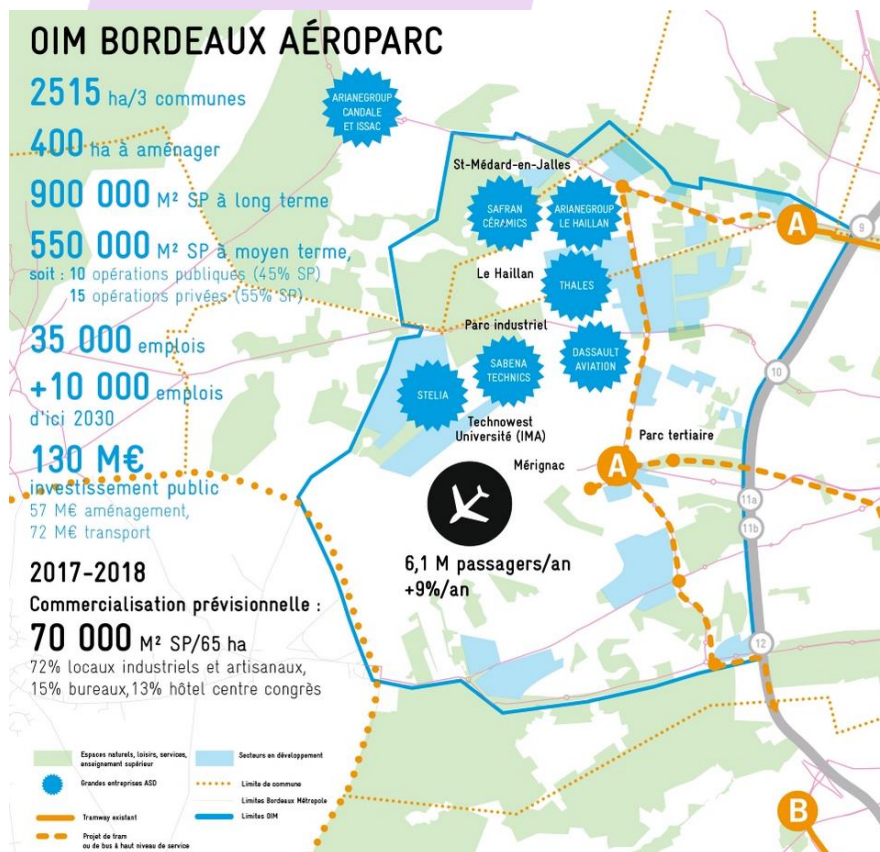
Dans un premier temps, Alain DELMAS a rappelé la démarche du CERESNA aux participant Les points suivants ont donc été expliqués :

- Le CERESNA rassemble un certain nombre d'acteurs dans le but de travailler sur les secteurs des transports à travers deux approches :
 - ✓ Il y a la dimension « Réseaux » où l'objectif est d'identifier les besoins des hommes et des femmes, des acteurs économiques et sociaux, en matière d'infrastructures et de services de transports.
 - ✓ Il y a la dimension « Sociale » qui vise à identifier les besoins des salariés des secteurs des transports, en matière d'emplois, de formations et de conditions de travail.
- Ces deux approches sont complémentaires et une des principales valeurs ajoutées du CERESNA est précisément de prendre en compte les enjeux d'infrastructures ET les enjeux sociaux, alors que ces derniers sont trop souvent laissés de côté des travaux existants.
- Il s'agit donc au travers de ces deux thèmes qui sont indissociables de travailler à un diagnostic, mais surtout d'élaborer des perspectives, des pistes de réflexions pouvant ainsi éclairer les différents acteurs et décideurs.
- Le territoire d'analyse est la Nouvelle Aquitaine, dans son ensemble. La volonté du CERESNA est de réussir avec les acteurs impliqués dans le projet à faire ressortir les différents types d'enjeux qui existent sur les différents territoires de cette grande région, attendu qu'il s'agit d'un ensemble géographique où l'on trouve de très grandes disparités.

- La démarche du CERESNA est d'adopter un fonctionnement ouvert avec une démarche co-élaborative impliquant l'ensemble des acteurs pertinents.
- Des initiatives ont lieu sur tout le territoire néo-aquitain afin de permettre au maximum d'acteurs dans les territoires de s'exprimer et d'apporter leur contribution, et pas seulement aux acteurs installés à Bordeaux.
- Les réunions territorialisées, où sont invitées des structures locales pertinentes ont pour objectif de faire émerger l'expression des besoins de manière plus précise sur un territoire ciblé.

Expression des enjeux sur la zone d'étude

La zone d'étude retenue est celle de l'OIM Bordeaux Aéroport.



Enjeux liés aux infrastructures

L'Aéroport de Bordeaux a trouvé intéressant les réflexions lancées par l'OIM concernant la mobilité sur la zone Aéroport (et donc incluant la zone de l'aéroport). Si le schéma global est apprécié, il y a en revanche un désaccord sur les priorités et le calendrier de mise en œuvre proposé par l'OIM.

- La prolongation du tramway ligne A depuis les quatre chemins à Mérignac jusqu'à l'aéroport, a une mise en service prévue pour 2021 au mieux
- La réalisation d'un bus à haut de niveau de service verra une première mise en service envisagée en 2018 (première phase visant à relier le terminus tramway du Hailan et la gare de Pessac en

traversant la zone de l'OIM par le Boulevard Technologique). L'intermodalité tram-train sans avoir à passer par Bordeaux Centre et en touchant via la gare de Pessac la ligne TER d'Arcachon est positive. Il y a en effet un grand nombre de salariés de la zone de l'OIM qui résident au-delà de la métropole à proximité d'une gare sur la ligne du TER Arcachon.

- Tramway ok mais pour 2021 au mieux.
- Aéroport de Bordeaux souligne son intérêt pour les investissements prévus pour le développement du vélo mais considère que ce n'est pas forcément la priorité. Il faut selon eux insister davantage sur le développement des transports en commun que du vélo car c'est ce que les gens sont le plus susceptibles d'utiliser. A ce titre il est précisé que la mise en place de l'indemnité kilométrique vélo n'est pas proposée dans toutes les entreprises du secteur, et quand elle l'est, est peu utilisée par les salariés.
- Le point noir principal soulevé par l'ensemble des participants est la concomitance des chantiers : développement du tramway, du technobus, aménagement des pistes, tout cela va se dérouler plus ou moins en même temps. Avec des travaux perpétuels sur cette zone, les bouchons risquent de ne pas disparaître avant encore plusieurs années.
- Concernant les mobilités douces, Vélo-Cité rappelle qu'ils ont organisé en octobre 2017 un rassemblement sur le site Aéroparc suite à un décès en vélo. Il y a un enjeu urgent au sujet des infrastructures destinées aux cyclistes.
- Aujourd'hui il est compliqué et risqué de se rendre travailler dans cette zone sur cette route et ce pour plusieurs raisons : la piste n'est pas continue (interrompue par des tronçons routiers), elle n'est pas protégée, ni éclairée pour une circulation la nuit. L'association rappelle que Bordeaux Métropole a fait des promesses d'aménagement à très court terme sur les pistes cyclables.

Enjeux liés aux acteurs

- Aéroport s'est regroupé dans plan de mobilité inter-entreprises (PMIE) avec Thales, SABEMA, STEBIA, DASSAUT, ARIANE Groupe, HERAKLES... Ils travaillent main dans la main avec la Métropole et l'OIM. De manière générale ils ont le sentiment d'être plutôt entendus mais le souci est que le temps de développement des projets n'est pas en accord avec la vitesse à laquelle se développe la zone.
- Un des objectifs est de promouvoir le covoiturage avec l'application BOOGI auprès des salariés dans les entreprises. Le constat pour le moment est que ça ne fonctionne pas réellement.
- De la même manière, alors que 50% des frais de transports en communs sont pris en charge par l'employeur, l'utilisation des TC ne décolle pas non plus vraiment.
- Un certain nombre de salariés (plus particulièrement sur le site de l'aéroport) sont en horaires décalés : de fait pour eux le covoiturage, le bus, le vélo, ça ne les concerne pas.
- Certaines entreprises réfléchissent à la possibilité de participer au financement de vélos électriques pour les salariés. Il faut encore trouver les bons mécanismes (incitations fiscales à l'entreprise par exemple...)
- Il est enfin évoqué l'idée de développer le ramassage par navette de manière mutualisée entre différentes entreprises d'une même zone. A ce jour un employé d'une entreprise X peut voir passer une navette presque vide sous ses yeux sans avoir le droit d'y monter car elle appartient à l'entreprise Y. Il est facile de s'accorder sur l'idée d'une mutualisation mais vient ensuite la question bloquante : qui paie ?

- En complément ou remplacement d'initiatives prises par les entreprises de la zone sur les navettes partagées, il existe des solutions innovantes qui se développent. On peut citer l'exemple d'une PME de la région (Backsit) qui est un service de navettes collectives qui transporte les gens de leur domicile à leur travail. Ce type de solution adaptée peut répondre à un réel besoin.
- Le télétravail est également envisagé comme un outil supplémentaire à déployer parmi d'autres solutions. Ainsi l'Aéroport va lancer la réflexion cette année avec ses RH. Le télétravail est encadré par des conventions c'est un outil qui ne peut donc pas être utilisé n'importe comment. La SNCF rappelle que le télétravail est mis en place peu à peu au sein sur certains postes au sein de l'entreprise.
- Le développement de tiers-lieu peut également être considéré comme un outil complémentaire, mais ne peut pas être vu comme une solution pour une zone comme celle de l'OIM Bordeaux Aéroparc.

Perspectives

- Les partenaires sont invités à faire remonter les différents besoins ou informations qu'ils ont et qui pourront contribuer à établir au mieux le diagnostic des besoins. Dans un second temps, les retours du questionnaire et des propositions des partenaires pourront servir à élaborer des propositions concrètes.
- Le CERESNA envisage de lancer la publication d'un journal (numéro unique dans un premier temps) diffusé sur l'ensemble de la Nouvelle-Aquitaine. Ce journal est ouvert aux acteurs qui souhaitent rédiger un article que le CERESNA pourra intégrer.