

# Des entreprises peu sensibles aux contraintes de mobilité

**L**es recherches qui ont été entreprises sur la mobilité des entreprises en milieu périurbain<sup>1</sup> font apparaître des impacts non négligeables des coûts du transport sur l'organisation des activités. Dans les enquêtes menées, l'augmentation du coût de la mobilité constitue un sujet de préoccupation qui se traduit déjà dans les pratiques des entreprises qui tentent de réduire les coûts qui affectent l'organisation de l'activité : optimisation des déplacements en évitant les trajets à vide, augmentation des taux de remplissage des camions, financement de stages de formation à l'éco-conduite du personnel. L'enjeu le plus fort concerne toutefois le rapport au personnel, souvent constitué de salariés à faible qualification, habitant loin des lieux de travail et dont le revenu peu élevé est affecté par le budget transport. Les pressions des instances de représentation du personnel, la crainte de forts turnovers et de difficultés de recrutement conduisent à la prise en charge par les entreprises d'une partie des frais de déplacements domicile-travail. Certaines sociétés mettent aussi en place des systèmes plus ou moins formels de covoiturage, adhèrent à des plans de déplacements interentreprises ou privilégient au moment du recrutement les candidats aux domiciliations les moins éloignées.

1 P. Lejoux, « Entreprises et mobilités durables en territoires périurbains. Le cas du bassin annecien », rapport final pour le Cerema, Lyon, LET, 2014a, 34 p.

P. Lejoux, « Les entreprises face à la mutation énergétique : l'enjeu de la mobilité dans les territoires périurbains de la métropole lyonnaise », *Revue Géographique de l'Est*, vol. 54, 2014b, n° 11-2, p. 2-13.

**Sandrine Berroir,  
Isabelle Gêneau de Lamarlière,  
Nicolas Persyn**

Dans les espaces ruraux, les entreprises sont dépendantes de la mobilité routière à la fois pour le fonctionnement de leur activité et dans le lien à leurs employés. L'isolement, et l'éloignement physique que celui-ci engendre pour l'accès aux différentes ressources, aux sous-traitants, aux donneurs d'ordre, aux clients, lient la santé des entreprises qui relèvent de la sphère productive au coût du carburant<sup>2</sup>. La dispersion, les faibles densités posent par ailleurs des difficultés spécifiques aux entreprises d'une sphère résidentielle en croissance. Il peut s'avérer nécessaire de parcourir des distances importantes pour le prestataire quand il s'agit d'atteindre une clientèle ou pour les acheteurs qui ont à se rendre jusqu'au site de l'entreprise prestataire. Enfin, dans les deux secteurs productifs et résidentiel, on peut s'attendre à ce que l'augmentation du coût des trajets réalisés entre le domicile et le travail, par des employés de faibles qualifications et de bas revenus, affecte indirectement le fonctionnement des entreprises, en plus des enjeux sociaux qu'elle pose aux ménages modestes.

Ces questionnements ont conduit à lancer une recherche sur les mobilités associées au fonctionnement des entreprises dans des espaces de faible densité. Elle a été construite autour d'entretiens menés auprès de 25 entreprises de trois des « carrés test » du programme Frugal, en Limousin, Picardie et Bretagne. Les modalités de prise en compte par l'action publique locale des enjeux de mobilité des entreprises ont été parallèlement analysées. Une trentaine d'entretiens ont été réalisés auprès d'acteurs

2 Pour cette étude, ont été considérées comme relevant de la sphère productive les entreprises dont plus de la moitié du chiffre d'affaires correspond à des ventes réalisées hors de la zone d'emploi. Les autres entreprises ont été rangées dans la sphère résidentielle.

locaux, tels que les services de développement économique de différents niveaux de collectivités territoriales, les chambres de commerce et d'industrie, les agences de développement économique ou des associations ayant trait aux questions de mobilité. Les questions ont porté sur la manière dont ils identifient les problématiques des entreprises par rapport à l'accès à leurs ressources, sur le rôle qu'ils jouent auprès des entreprises, et sur les actions qu'ils mettent en œuvre.

## L'augmentation des coûts de la mobilité transparaît peu dans le discours des entreprises

Le coût du transport n'était pas évoqué spontanément par les enquêtés au cours d'entretiens qui abordaient pourtant, dans le détail, l'organisation des mobilités de l'entreprise. L'entreprise est presque toujours considérée comme disposant d'une bonne localisation et d'un bon réseau de communications routières. Aux faibles densités ne s'associent pas nécessairement isolement et éloignement aux réseaux de communication régionaux et nationaux. Le « carré » limousin est traversé par l'A20 et une voie ferrée qui permet de rejoindre Paris en 2 h 30. Le « carré » breton bénéficie de la N137 à quatre-voies qui relie Nantes et Rennes. Il est aisé depuis le « carré » picard de rejoindre au nord l'A26 ou l'A29 qui contournent Saint-Quentin. Quand elle dispose d'un rapide accès autoroutier, une entreprise n'est pas moins bien placée à La Souterraine, à Chateaubriant ou à Chauny, pour atteindre un marché national, qu'à proximité de grandes métropoles, où s'ajouteront au prix du carburant, des frais de péages plus élevés et des problèmes de congestion.

Les entreprises rencontrées ont souvent une histoire en matière de localisation. À l'échelle locale plusieurs d'entre elles se sont rapprochées d'un échangeur autoroutier, par emménagement dans une zone d'activité qui en était proche. Certaines se sont déplacées à des échelles plus vastes, avec une réflexion en matière de localisation qui intégrait la question des liaisons en matière de communication. Si les entreprises relèvent du secteur productif et ont la majeure part de leur chiffres d'affaires réalisée hors de leur zone d'emploi, certains marchés – ou zones de fourniture – sont en outre de dimension régionale, avec des localisations et liaisons routières qui sont adaptées à cette échelle.

Après des décennies de difficultés et de rétraction du secteur productif dans →

→ les territoires de faible densité, la subsistance voire le développement d'entreprises qui y sont implantées s'explique aussi par l'adoption plus ou moins consciente et volontaire d'un fonctionnement adapté à l'éloignement des ressources et moins sensible aux variations des coûts du carburant. Par exemple, pour les communes des trois « carrés » test, on trouve peu d'entreprises relevant du secteur du transport-logistique, très présentes dans le périurbain où elles se révélaient les plus préoccupées de l'augmentation des coûts de transport. Plusieurs entreprises ont en revanche développé des modèles où le coût des mobilités pèse peu sur le chiffre d'affaires, parce qu'il s'appuie soit sur les télécommunications (centre d'appel), soit sur une spécialisation dans la fabrication de produits peu coûteux à transporter et à forte valeur ajoutée (fabrication de bracelets de montres de luxe). Il leur permet de tirer parti des faibles coûts du foncier des zones rurales et d'une main-d'œuvre peu qualifiée mais fiable, aux exigences salariales réduites.

Les seules contraintes de réseaux et de coûts évoquées dans les échanges qui ont trait à l'accès aux ressources nécessaires à l'activité des entreprises concernent la couverture haut débit, encore incomplète et inégale.

### La pression du budget de transport domicile-travail des employés paraît inexistante

Les enquêtes, dans des territoires où la voiture est pourtant souvent le seul moyen de relier le domicile au lieu de travail et où les salaires sont faibles, n'ont révélé aucune préoccupation chez les employeurs autour de la mobilité de leurs employés à la différence de ce que les enquêtes révélaient pour le milieu périurbain.

Tout d'abord, la distance moyenne parcourue par les employés paraît bien moindre que celle que l'on observe dans le périurbain. Au lieu de distances moyennes de 50 km parcourues par jour, les rayons évoqués ici sont de l'ordre de 0 à 15 km. À l'atout de distances parcourues moins élevées s'ajoute celui de moindres problèmes de congestion, avec des temps réduits pour des trajets rendus moins pénibles. La sensibilité à la variation du coût du transport peut être amoindrie aussi parce que l'augmentation pèse sur des budgets globaux des ménages moins grevés que dans le périurbain par le coût de l'immobilier, très faible dans les trois « carrés » étudiés.

Tous les entrepreneurs interrogés ont insisté sur l'absence de turnover et de difficultés de recrutement de la main-d'œuvre d'ouvriers et d'employés. Ils associent la fidélité des employés et leur volonté de trouver un emploi, même dans des conditions difficiles, à des caractéristiques culturelles de la société rurale. Ils mettent également en avant les difficultés économiques des territoires où ils sont implantés et l'importance des taux de chômage.

### La principale contrainte de mobilité concerne l'accès à la main-d'œuvre qualifiée

Dans les trois « carrés test », le développement ou le maintien de beaucoup des entreprises enquêtées s'explique par la présence d'une main-d'œuvre peu coûteuse et fiable pour des activités assez peu qualifiées. Des compétences spécifiques sont toutefois nécessaires : de façon temporaire, pour la maintenance d'outils de productions informatiquement programmés et de plus en plus complexes, de manière permanente pour l'encadrement et les fonctions d'ingénieurs. Cette main d'œuvre fait défaut sur place. Elle privilégie des localisations métropolitaines et son déplacement est facteur de coût, avec des répercussions sur le fonctionnement des entreprises.

Lorsque l'on évoque plus directement la question de l'élévation du prix du carburant, c'est d'abord avec le surcoût du recours aux services de maintenance des appareils de production que les enquêtés effectuent un lien. Les spécialistes sont éloignés et semblent exiger des prix de plus en plus élevés pour leurs déplacements et leurs interventions. La solution constamment présentée est alors celle de la formation en interne de certains employés à ces opérations de maintenance, mais elle semble de moins en moins suffisante.

Il est également très difficile pour les entreprises enquêtées de trouver le personnel d'encadrement, les ingénieurs, et de le garder. C'est pour ce personnel qualifié qui préfère vivre en milieu urbain que les trajets sont les plus longs et le risque de turnover le plus élevé.

### Stratégies des acteurs locaux face aux enjeux de mobilité des entreprises

Les enjeux de la mobilité associée au fonctionnement des entreprises sont davantage identifiés par les acteurs publics locaux, en lien avec des priorités toujours affirmées

de développement économique, via la mise en œuvre de stratégies visant à l'attractivité des entreprises. Certes l'aménagement des zones d'activités ou la construction de locaux restent un registre d'action privilégié, mais les pratiques d'aménagement économique des collectivités ont sensiblement évolué depuis 15 ans<sup>3</sup>. Ainsi, le management environnemental des zones d'activités, s'il est loin d'être généralisé, tend à émerger comme une préoccupation dans un certain nombre de communautés (investissement dans la gestion des eaux usées, desserte en transport en commun, effort de densification pour limiter les consommations foncières), les zones d'activité évoluant dans ces configurations de plus en plus vers des certifications environnementales. On observe ainsi le souci croissant de travailler à la qualité et à l'insertion paysagère ainsi qu'à la performance énergétique des constructions. Les questions de transport et de mobilité sont également devenues capitales pour la réussite des stratégies intercommunales d'accueil des entreprises (proximité des axes routiers, intégration des zones dans les politiques de déplacement urbains pour faciliter la mobilité des travailleurs, desserte par des pistes cyclables). Les acteurs publics peuvent accompagner la promotion et la mise en œuvre de Plan de déplacement des entreprises.

Les entretiens menés dans les trois « carrés test » auprès des services de développement économique des communautés de communes, d'élus de ces institutions, mais également de représentants des chambres de commerce ou d'agences de développement économique et d'associations porteuses d'initiatives innovantes sur les questions de mobilité ont permis de cerner la manière dont ces différents acteurs locaux identifient les problématiques des entreprises par rapport à l'accès à leurs ressources (main d'œuvre, clients, fournisseurs...) dans un contexte de faible densité et les actions qu'ils proposent en vue d'améliorer ces conditions de mobilités.

Pour de nombreux acteurs rencontrés, la question de l'accessibilité aux différents réseaux apparaît un enjeu majeur pour la vie et le développement des entreprises et donc un élément clé de la stratégie d'attractivité des entreprises sur les territoires. Si l'accent est surtout mis sur l'accès routier, la desserte

<sup>3</sup> ADCF, *Regards sur les stratégies et actions économiques locales, montée en puissance et diversification des compétences intercommunales*, Paris, 2014, 111 p.

ferroviaire importe également dans certains cas. De manière générale, c'est le plus souvent à travers cette problématique de l'accessibilité, la question de la mobilité de la population, et de la main d'œuvre qui est mise au premier plan. La mobilité est ainsi considérée comme un frein à l'emploi, au développement économique et territorial. La question de la proximité ou de l'éloignement des marchés n'est que ponctuellement perçue comme un enjeu important et la question des liens avec les fournisseurs n'apparaît pas comme une problématique des entreprises pour les acteurs publics locaux, à l'exception de la question de la proximité des sous-traitants. Enfin, sur ces problématiques d'accessibilité, la question des réseaux numériques est devenue de plus en plus un enjeu majeur et par conséquent un nouveau critère d'attractivité en milieu rural.

Tout au long des entretiens, la question de l'accès à la main d'œuvre est apparue comme une problématique importante. Deux facettes de cet enjeu ont été particulièrement relevées. D'une part les acteurs locaux soulignent les difficultés pour les entreprises à recruter des personnes qualifiées, et donc de manière plus large à attirer ces populations pour vivre dans ces territoires : c'est tout l'enjeu du cadre de vie et de l'accès aux services, aux équipements, qui est mis en avant. Le second enjeu majeur pour les collectivités locales concerne la question de la mobilité des populations modestes et précaires. Sur ces questions, les acteurs rencontrés expriment moins les difficultés rencontrées par les entreprises, que ce qu'ils considèrent comme un enjeu majeur de leur territoire et des populations qui y vivent. Beaucoup expriment ainsi la dimension sociale des problématiques de mobilité, avec la conscience que certaines populations peuvent rencontrer de très grosses difficultés. La question de la mobilité, de l'accès à l'emploi est étroitement associée aux problématiques de l'insertion de la population locale.

Au-delà de ces problématiques de mobilité de la population pour accéder à l'emploi, une autre dimension de l'accès aux ressources prend une acuité particulière en zone de faible densité, celles des ressources dites d'accompagnement. La proximité géographique n'est pas la seule dimension

prise en compte, mais elle se combine avec la nécessité et la valorisation de l'interconnaissance, et donc de formes de proximités relationnelles entre les entreprises.

Les mesures relatives aux questions de mobilité analysées ne sont que très exceptionnellement abordées par rapport à des problématiques environnementales (formation à l'éco-conduite des chauffeurs de bus, utilisation de carburants alternatifs, équipement spécifique des véhicules...). Cela rejoint en tout point les résultats des travaux (cités plus haut) menés par P. Lejoux dans le périurbain lyonnais qui soulignent que les stratégies mises en place pour faire évoluer les pratiques de mobilité au sein des entreprises sont largement déconnectées des environnementaux.

De manière générale, sur cette thématique de la mobilité, le rôle des collectivités locales semble moins décisif dans l'initiative des projets que dans le soutien et l'accompagnement qu'elles peuvent apporter à des associations dont le rôle est souvent déterminant dans la mise en œuvre de mesures innovantes en faveur des enjeux de mobilité, notamment pour favoriser l'insertion professionnelle des jeunes. Les différents acteurs rencontrés insistent sur l'importance des actions d'information et de sensibilisation, certains allant jusqu'à souligner comment cela contribue à forger une « culture sur le territoire vis-à-vis des mobilités ».

Les acteurs locaux réfléchissent également à la manière de favoriser le rapprochement des ressources immatérielles, qui passent par une réflexion plus directe sur la localisation des activités. On peut évoquer par exemple la création de l'agence de la CCI à Châteaubriant pour pallier l'éloignement de cette ville du reste du département.

Ces différents projets rencontrent le plus souvent des difficultés de mise en œuvre, et la question de la gouvernance des territoires sur ces problématiques ressort comme un enjeu important, notamment dans les articulations entre communes et intercommunalités, les élus restant les interlocuteurs privilégiés des entreprises, et la relation avec l'intercommunalité étant souvent rendue difficile. Le portage des projets met en évidence des jeux d'acteurs et d'échelles variables, tout en soulignant l'enjeu de la

répartition des compétences.

L'interrogation sur la « durabilité » des espaces de faibles densités sous l'angle des mobilités associées au fonctionnement des entreprises qui y exercent leur activité révèle peu d'adaptation des pratiques à des enjeux d'élévation du coût des transports. Les pressions qui s'exercent sur les mobilités semblent, en réalité, moins élevées pour les entreprises implantées en milieu rural que pour celles situées dans les espaces périurbains. La circulation sur les grands axes qui traversent ou longent ces espaces peu denses peut être aisée pour le transport de marchandises. Les mobilités liées aux déplacements domicile-travail y semblent moins contraignantes. Enfin, des entreprises installées depuis longtemps dans de tels territoires ont pu développer des modèles de relations aux ressources et à la clientèle adaptés à l'éloignement.

De manière générale, l'enjeu de la mobilité paraît davantage identifié par les acteurs locaux. Dans ces contextes ruraux de faible densité et de dispersion des ressources, on a pu mettre en évidence la manière dont ils tentent d'imaginer des solutions de mobilités innovantes. Pour autant, on aura pu constater la faible connexion entre ces enjeux de mobilité, leurs dimensions environnementales et mêmes économiques, les acteurs institutionnels semblant cerner difficilement les problématiques du fonctionnement strictement économique des entreprises. Leurs préoccupations sont prioritairement sociales. Les projets mis en œuvre ont par ailleurs bien souligné la nécessité d'une gouvernance renouvelée et partagée entre les différents acteurs concernés, intervenant aux différents niveaux territoriaux. ■

**“ Les déplacements domicile-travail sont moins contraignants dans le rural que dans le périurbain. ”**