

# Projet de recherche Transenergy

pour comprendre le présent et construire un avenir durable

Stratégies de localisation des entreprises : quelle prise en compte des problématiques de mobilité ?



# 1- Présentation du projet de recherche

## ● Programme de recherche ANR-Villes durables

*Constat de départ : les choix de localisation des ménages et des entreprises, qui contribuent à façonner l'organisation spatiale de la ville, sont actuellement en totale contradiction avec les exigences de la transition énergétique*

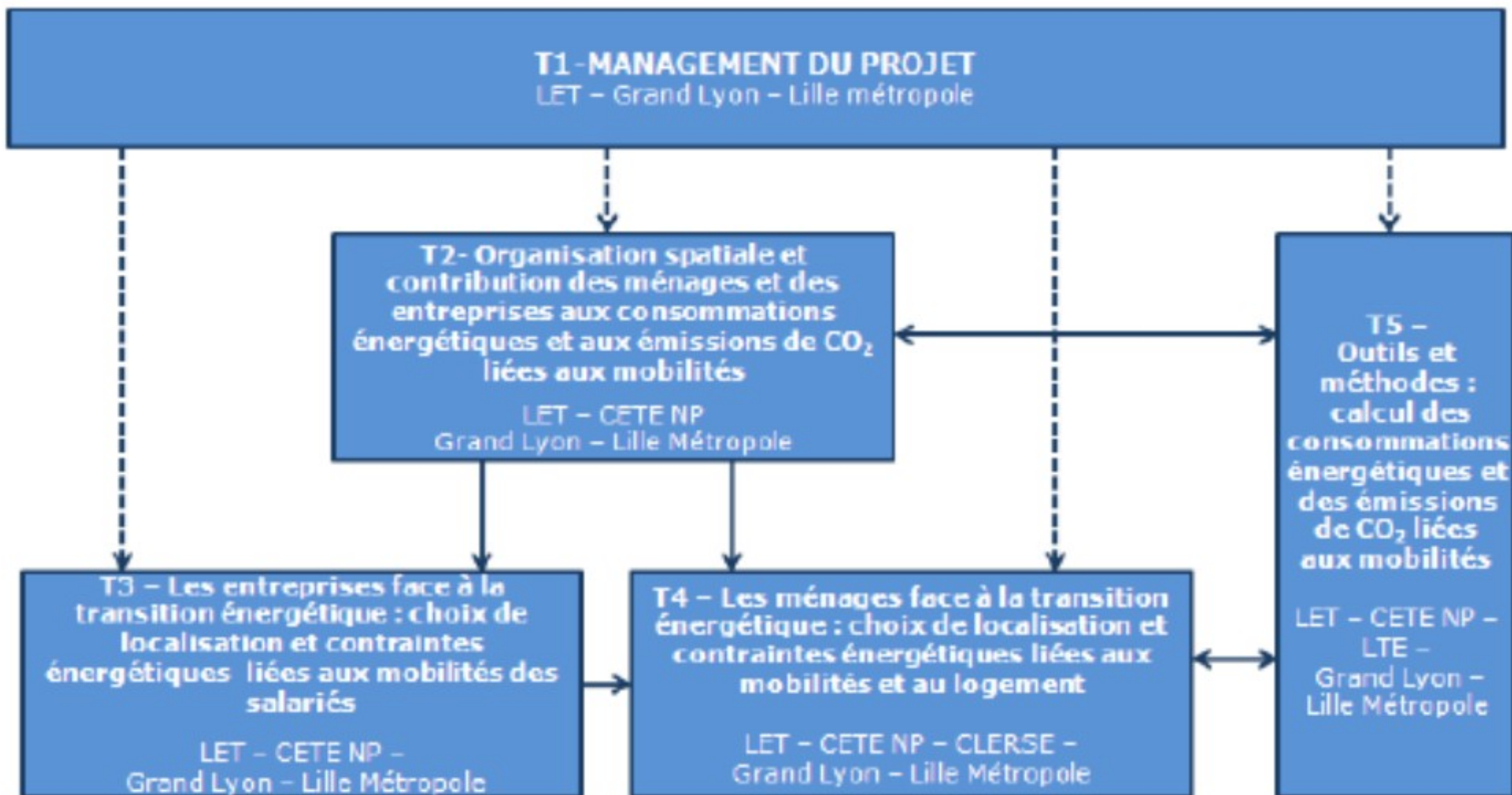
## ● Objectif : analyser les stratégies d'adaptation des entreprises et des ménages face à la transition énergétique

- Notamment, quels impacts de la transition énergétique sur les stratégies de localisation des entreprises et des ménages
- Quels impacts sur la mobilité ?

# 1- Présentation du projet de recherche

- Territoire de recherche : les aires métropolitaines lilloise et lyonnaise
  - Taille comparable mais structures urbaines différentes : polycentrique/monocentrique.
  - Localisation de Lille intéressante : transfrontalière avec la Belgique, grand navetteurs vers paris....
  
- L'équipe de recherche
  - LET de Lyon, CETE Nord-Picardie, CLERSÉ (Lille1), LTE , partenaires institutionnels (Grand Lyon et LMCU)
  - Équipe pluridisciplinaire : sociologie, géographie, économie, sciences de l'ingénieur et de l'environnement (calculs des émissions)...
  
- Rapport final : été 2013, 30 mois

# 1- Présentation du projet de recherche

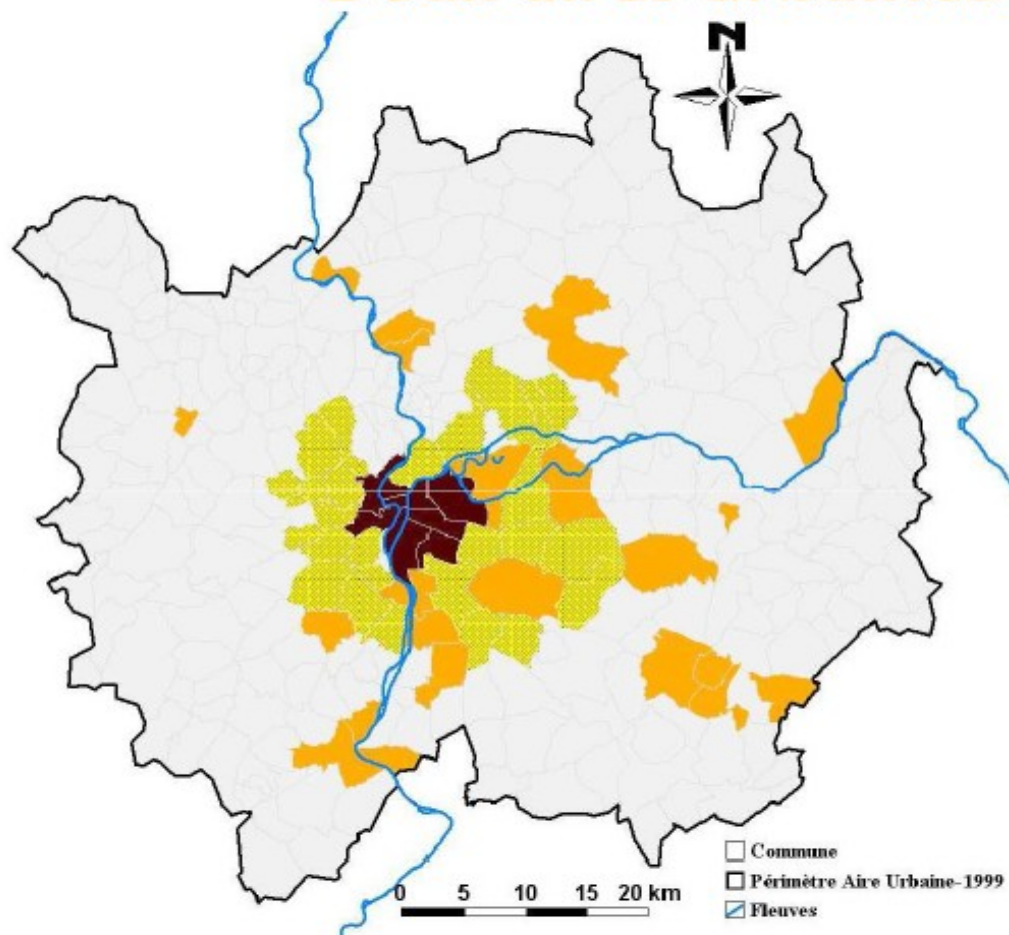




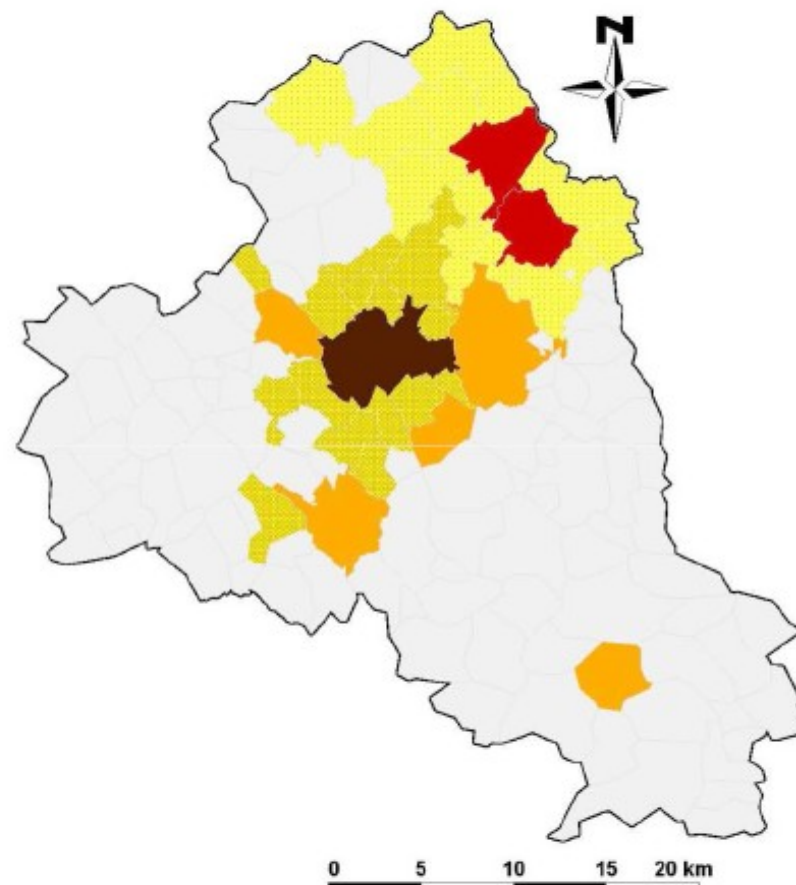
# Analyse de la structure urbaine

4

## Deux aires urbaines : Lille et Lyon (1999)



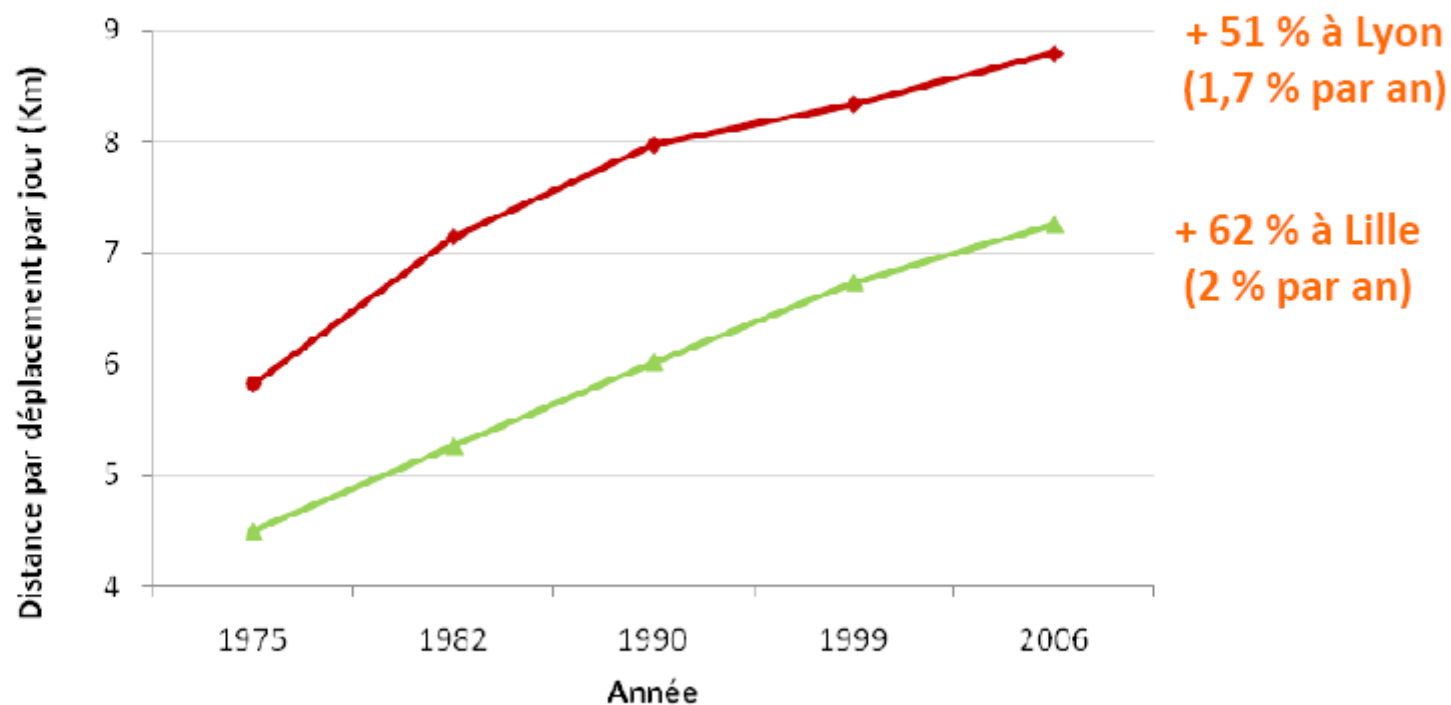
Dominance du centre de Lyon



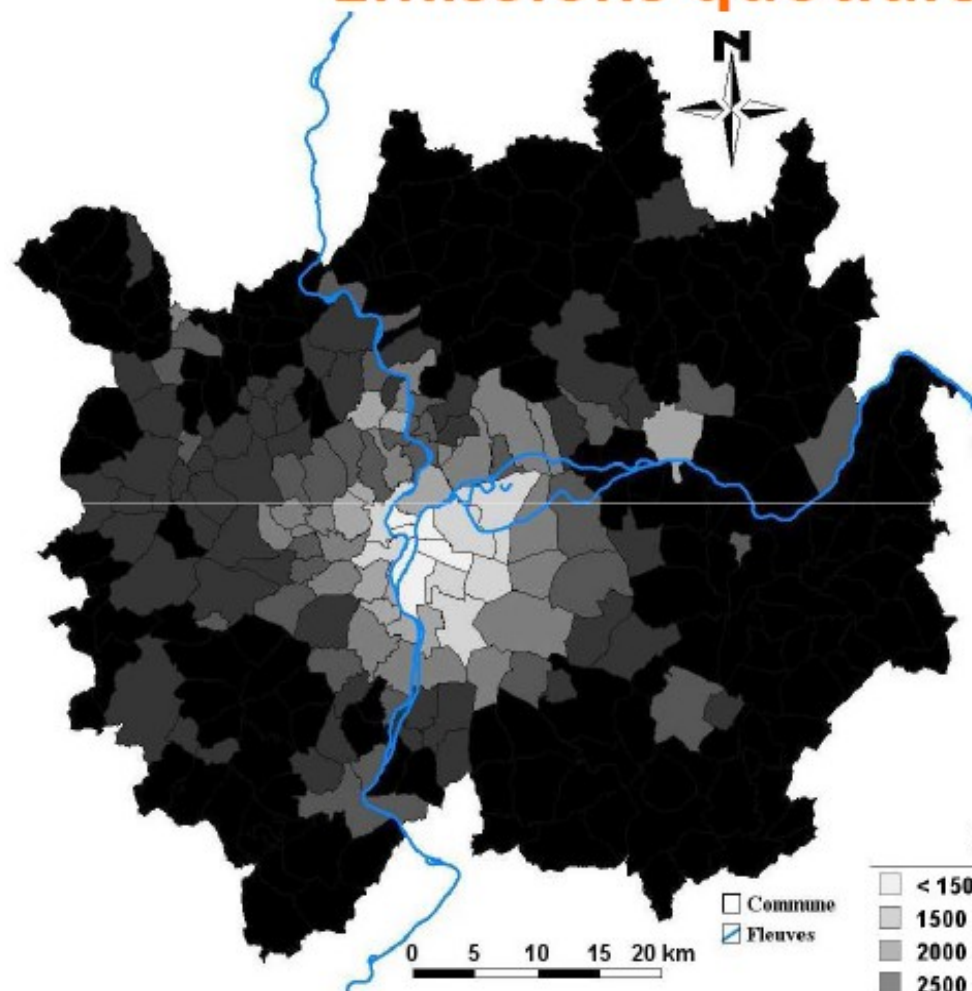
Le centre de Lille et Roubaix –  
Tourcoing sont structurants

- Centre historique
- Pôles dépendant du centre
- Centres secondaires
- Pôles dépendants du centre secondaire
- Pôles d'emploi périphérique
- Reste de la périphérie

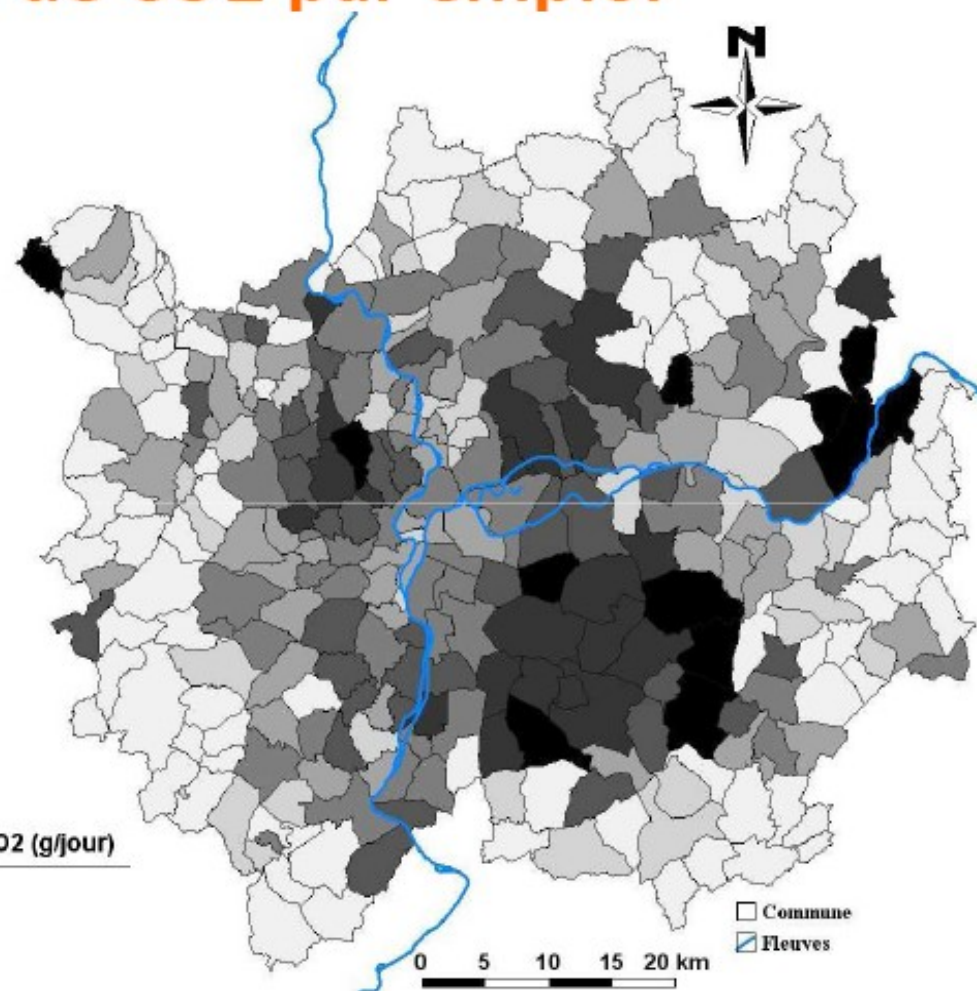
## Evolution des distances domicile-travail (1975-2006)



# Emissions quotidiennes de CO2 par emploi



Emission moyenne de CO2 par actif  
(commune de résidence)



Emission moyenne de CO2 par emploi  
(commune de travail)

## Facteurs explicatifs de l'émission de CO2 par emploi?



# 1- Présentation du projet de recherche

- Méthode retenue pour la tâche 3 (enquête auprès des entreprises sur Lille et Lyon)
  - Pré-enquête auprès des acteurs institutionnels locaux :  
Pour l'AML : 8 entretiens auprès d'acteurs jouant un rôle dans la localisation des entreprises et la mise en place de solutions mobilité
  - Enquête auprès de 16 entreprises situées sur l'AML, sélectionnées sur les critères suivants :
    - Pour la moitié du panel : diversité de tailles, d'activités, de localisation (centre, banlieue, péri-urbain)
    - Pour l'autre moitié : implantation sur les communes les plus émettrices de CO2
  - Diffusion d'un questionnaire mobilité auprès des salariés des entreprises : relais avec la tâche 4 d'enquête auprès des ménages



## 2- Les premiers résultats de l'enquête auprès des entreprises lilloises

- Quelle prise en compte du développement durable et des problématiques de transition énergétique par les entreprises locales ?
  - La notion de transition énergétique est encore mal connue
  - La majorité des entreprises ne mettent pas en place d'actions en faveur du DD. Principal frein : craintes de frais supplémentaires, manque de temps...
  - Mais les mentalités évoluent peu à peu : un nombre croissant d'entreprises, principalement des grosses structures, agissent en faveur du DD
    - Impact du Grenelle : grosse communication et création de taxes notamment pour le transport de marchandises

## 2- Les premiers résultats de l'enquête auprès des entreprises lilloises

- Les actions « affichées » DD relèvent de plus en plus souvent d'une réelle volonté d'appliquer les principes du DD
  - Le DD fait maintenant partie des objectifs de certains chefs d'entreprise
- Les actions mises en place sont diverses et permettent de satisfaire le pilier économique du DD
  - Pour les entreprises qui consomment beaucoup d'énergie (industries, TM, SS2I...) : réduction de la consommation (réorganisation des flux logistiques, isolation, nouvelles machines moins énergivores, chaudières à bois...)
  - Recyclage des papiers, envoi de documents dématérialisés aux clients , tri et traitement des déchets (sur les chantiers)
  - Bâtiments BBC/HQE/passif, toits végétalisés, recyclage des eaux usées...

## 2- Les premiers résultats de l'enquête auprès des entreprises lilloises

- De plus en plus d'actions pour faciliter l'embauche et la vie des salariés (pilier social du DD)
  - Mobilisation des acteurs de l'économie solidaire (associations) et des dispositifs d'emplois aidés pour favoriser l'emploi des personnes peu qualifiées
  - Actions de formation pour permettre les évolutions de carrière
  - Égalité des chances : Actions en faveur des femmes, des PMR...
  - Actions en faveur du territoire d'implantation (formation données dans les écoles, construction d'écoles en Afrique, embauche de personnes habitant le territoire... )

## 2- Les premiers résultats de l'enquête auprès des entreprises lilloises

- Quelles stratégies de localisations des entreprises ?
  - 70% des entreprises sont en ville et 30% dans le péri-urbain mais ces 30% emploient beaucoup de personnel
    - La majorité des entreprises implantées en ville appartiennent au secteur tertiaire
    - Celles implantées en périphérie sont souvent de grosses entreprises ayant besoin de foncier pour se développer...
      - Industriels, entrepôts logistiques
    - La disponibilité et le coût du foncier sont les premiers critères guidant le choix d'implantation pour ces grosses entreprises
      - Bonne accessibilité routière pour les entreprises faisant du transport de marchandises



## 2- Les premiers résultats de l'enquête auprès des entreprises lilloises

- Les entreprises du secteur tertiaire semblent un peu plus sensibles au critère d'accessibilité pour les personnes et notamment de desserte TC
  - Faciliter les déplacements professionnels, la venue des clients, la vie des salariés voire l'embauche
- Beaucoup d'entreprises veulent être assez proches du centre de l'agglomération
  - Proximité de nombreux partenaires et clients
  - Proximité des gares SNCF pour les déplacements pro, notamment de et vers Paris
- Lorsqu'un établissement « déménage » (pour s'agrandir très souvent) mais reste sur l'aire métropolitaine, volonté de trouver un nouveau site à proximité
  - Prise en compte du confort de vie des salariés qui parfois travaillent dans l'entreprise depuis très longtemps et qui ont acheté à proximité de l'ancien site....alors que pour une première implantation on prend moins en compte ce critère d'accessibilité

## 2- Les premiers résultats de l'enquête auprès des entreprises lilloises

L'exemple atypique de l'entreprise X (agroalimentaire)

- Déclare s'être implantée à Lille pour faire baisser son bilan-carbone car Lille est au barycentre de trois grandes capitales européennes vers lesquelles ou depuis lesquelles de nombreux déplacements pro sont effectués
- Bien entendu, le prix du foncier sur Lille a également joué (Paris), la baisse du coût des déplacements aussi...
- Mais cela montre peut-être une évolution dans les mentalités



## 2- Les premiers résultats de l'enquête auprès des entreprises lilloises

Pourquoi les pôles d'excellence sont-ils attractifs ?

➤ 5 sites d'excellence sur la métropole lilloise :

Euratechnologies (TIC), Eurasanté (industrie pharmaceutique, recherche sur les biotechnologies ou la nutrition...), Euralille (tertiaire), la Haute-Borne (recherche), l'Union (textile et image)

➤ Opportunité pour les petites entreprises de tisser des liens et de répondre à des appels d'offre communs

➤ Pour les grandes entreprises

- Effet d'image : permet d'attirer les recrues et de donner une image dynamique de l'entreprise
- Prix du foncier qui restent souvent identique à ceux pratiqués alentour
- Bonne desserte routière a minima, parfois bonne desserte TC...qui joue en plus en terme d'image que d'usage réel
- Proximité de zones d'habitation pour loger les salariés

## 2- Les premiers résultats de l'enquête auprès des entreprises lilloises

- Quelle prise en compte de la mobilité des salariés par l'entreprise ?
  - Sur le panel d'enquête (beaucoup d'entreprises en périphérie), l'immense majorité des salariés vient en voiture
    - Peu se plaignent de la mauvaise desserte TC
  - Beaucoup de gros employeurs de travailleurs précaires sont implantés dans des zones mal desservies par les TC
    - En effet, les difficultés à recruter, quand elles existent, sont le plus souvent liés à des problématiques de secteurs d'activité et non de desserte



## 2- Les premiers résultats de l'enquête auprès des entreprises lilloises



- Mais les mentalités semblent changer peu à peu
  - Les entreprises (du tertiaire surtout) cherchent de plus en plus à s'implanter à proximité des TC (pour l'image, le recrutement, les déplacements vers les partenaires/clients)
  - Remboursement de 50% de l'abonnement TC (art. L3261-1 et sv du code du travail)
  - De plus en plus de chefs d'entreprise mettent en place des navettes ou demandent à l'AOTU de créer un arrêt de bus
  - Nombre croissant de PDE (covoiturage, modes doux...)
  - Un des chefs d'entreprise interrogés, implanté en centre-ville, a refusé de créer des places de parking
    - D'autres, en périphérie, font du parking un argument majeur pour attirer les recrues et les garder



## 2- Les premiers résultats de l'enquête auprès des entreprises lilloises

- Pour les déplacements pro, la voiture individuelle reste privilégiée car considérée comme plus souple que les TC

- Exceptions des liaisons Lille-Paris (TGV)

- Impossible de covoiturer pour des commerciaux par exemple

*" Nos salariés ayant de toute façon besoin d'une voiture pour déplacements pro, ils la prendront pour faire déplacements domicile-travail " : impact des déplacements pro sur le choix du mode pour le trajet domicile-travail*

- Seules les entreprises implantées en cœur d'agglomération donc très bien desservies par les TC, incitent à prendre les modes alternatifs pour les déplacements pro

- Développement de la visioconférence (pour des raisons de économiques et non écologiques) mais une seule entreprise parle du télétravail...

## 2- Les premiers résultats de l'enquête auprès des entreprises lilloises

### Le rôle du réseau Alliances

- Association loi 1901 rattachée à Entreprises et Cités (MEDEF), environ 200 adhérents
- Objectif : communiquer et échanger sur les bonnes pratiques, notamment en matière de mobilité, ayant un impact sociétal et environnemental positif
- Organisation d'ateliers et de formations pour convaincre et aider à la mise en place d'actions entrant dans le cadre de la Responsabilité Sociale et Environnementale
  - engagement volontaire des entreprises pour intégrer les enjeux sociaux et environnementaux dans leur stratégie et dans leur fonctionnement quotidien.
- Vise tout particulièrement les PME/TPE
  - moins de moyens humains, financiers, masse critique à atteindre pour un PDE...

### 3- Comment réduire l'impact négatif des déplacements domicile-travail sur l'environnement et sur les ménages fragiles ?

- Une réflexion en amont sur la desserte et la mixité des zones d'activité
  - Les grandes entreprises auront toujours besoin de s'implanter en périphérie pour disposer d'un foncier suffisant
  - Il faut penser en amont la desserte de ces zones en n'oubliant pas les liaisons avec les quartiers
  - Favoriser la mixité des fonctions sur ces zones pour réduire les déplacements





### 3- Comment réduire l'impact négatif des déplacements domicile-travail sur l'environnement et sur les ménages fragiles ?

L'exemple du Parc scientifique de la Haute-Borne (Villeneuve d'Ascq)

- Diverses actions mobilité engagées...avec un impact sur la mobilité qui reste limité (nombreux parkings)
  - Site de covoiturage, bus reliant le parc à la station de métro la plus proche, PDZ...
- Une mixité des fonctions qui facilite la vie des salariés (pilier social du DD) et permet de réduire les déplacements domicile-travail à la pause déjeuner notamment
  - crèche inter-entreprises, offre de restauration, coiffeur, bar disposant d'une licence 4, résidence Olivarius (possibilité de louer un appartement meublé avec cuisine)

### 3- Comment réduire l'impact négatif des déplacements domicile-travail sur l'environnement et sur les ménages fragiles ?

- Un meilleur accompagnement de la puissance publique
  - Beaucoup d'entreprises se plaignent d'être contraintes par la puissance publique et très peu aidées pour trouver des solutions mobilité
    - Il ne faut pas cibler uniquement les PME : il reste beaucoup à faire auprès des grandes entreprises
    - Beaucoup de solutions sont sous-exploitées comme le covoiturage (pour les postes à horaires fixes) ou le télétravail
  - Sur Lille, Transpole (exploitant du réseau TC de Lille métropole) cible des entreprises mal desservies et les accompagnent dans leur PDE (mission inscrite dans la DSP-transport)

### 3- Comment réduire l'impact négatif des déplacements domicile-travail sur l'environnement et sur les ménages fragiles ?

L'action de Lille métropole en matière de localisation des entreprises

- Programme de reconquête des friches urbaines
  - Ont notamment l'avantage d'être en cœur d'agglomération donc accessibles en TC voire en modes doux
- Mais il faut continuer à créer des grandes zones d'activité en bordure d'agglomération pour attirer les entreprises
  - Programme des 1000 hectares
  - Travail en partenariat avec le Direction mobilité pour définir en amont les solutions mobilité
  - Volet mobilité prévu dans la charte du programme « parcs d'activité du XXI<sup>e</sup> siècle »

### 3- Comment réduire l'impact négatif des déplacements domicile-travail sur l'environnement et sur les ménages fragiles ?

L'action du syndicat mixte des transports Artois-Gohelle sur la plate-forme Delta 3

- Plate-forme logistique qui emploie beaucoup de travailleurs à bas salaires, symbole fort sur ce territoire
- Plusieurs entreprises avaient fait part des difficultés rencontrées par leurs salariés en matière de mobilité
  - Difficultés à recruter
- Le SMT a mis en place un PDZ
  - site de covoiturage, communication forte, aménagements pour les modes doux, enquête (environ 400 réponses)
    - 90% viennent en transport individuel motorisé (86% en VP), 9% de covoitureurs
    - Principale préoccupation : le coût (53%)
    - La majorité se déclare prête à changer de mode de déplacement si ça n'impacte pas le budget du ménage



### 3- Comment réduire l'impact négatif des déplacements domicile-travail sur l'environnement et sur les ménages fragiles ?

- Nécessité d'améliorer la desserte TC d'autant plus qu'un centre de formation logistique a ouvert en 2012
  - Expérimentation d'une nouvelle ligne régulière couplée à une navette en heures creuses
  - Difficultés à mettre en place un service mobilité, spécifiques aux sites logistiques :
    - horaires variables, horaires décalés, travail de nuit
    - effectifs variables d'une saison à l'autre (intérim)...



# Quelques chiffres traduisant l'impact du déficit de mobilité dans les quartiers de la politique de la ville

- Publics plus pauvres donc taux de possession d'une VP inférieur au reste de la population :
  - EMD 2006 (Lille) :
    - 44% des ménages en ZUS ne possèdent pas de voiture contre 22% ailleurs
    - Âge moyen du parc de voitures : 9,1 en ZUS contre 7,8 hors ZUS
- Plus concernés par les emplois à horaires atypiques (donc difficultés à aller au travail en TC)
  - Des enquêtes auprès des publics défavorisés montrent qu'une personne/5 a déjà refusé un emploi, et une personne/3 a déjà abandonné un emploi, pour des raisons de mobilité

# CONCLUSION

Pour réduire l'impact négatif des déplacements domicile-travail sur les populations fragilisées, plus nombreuses dans les quartiers de la politique de la ville, il faut

- une réflexion menée en commun par les pouvoirs publics et les entreprises
- portant notamment sur la localisation des employeurs, la desserte des zones d'emplois, les nouvelles mobilités (covoiturage par exemple), la mixité des fonctions...

