



HAL
open science

Les petites villes face à la montée des contraintes énergétiques : l'augmentation du coût de la mobilité, un facteur de vulnérabilité économique? Études de cas dans le bassin d'Annecy

Patricia Lejoux

► **To cite this version:**

Patricia Lejoux. Les petites villes face à la montée des contraintes énergétiques : l'augmentation du coût de la mobilité, un facteur de vulnérabilité économique? Études de cas dans le bassin d'Annecy. Territoire en mouvement. Revue de Géographie et d'Aménagement, 2017, 33, 10.4000/tem.3860 . halshs-02491453

HAL Id: halshs-02491453

<https://shs.hal.science/halshs-02491453>

Submitted on 26 Feb 2020

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Les petites villes face à la montée des contraintes énergétiques : l'augmentation du coût de la mobilité, un facteur de vulnérabilité économique ?

Études de cas dans le bassin d'Annecy

*Small cities and growing energy constraints: is the cost of mobility a factor of
economic vulnerability?*

Patricia Lejoux



Éditeur

Université des Sciences et Technologies de
Lille

Édition électronique

URL : <http://tem.revues.org/3860>

ISSN : 1950-5698

Référence électronique

Patricia Lejoux, « Les petites villes face à la montée des contraintes énergétiques : l'augmentation du coût de la mobilité, un facteur de vulnérabilité économique ? », *Territoire en mouvement Revue de géographie et aménagement* [En ligne], Articles, mis en ligne le 16 novembre 2016, consulté le 18 novembre 2016. URL : <http://tem.revues.org/3860>

Ce document a été généré automatiquement le 18 novembre 2016.



Territoire en mouvement est mis à disposition selon les termes de la licence Creative Commons Attribution 4.0 International.

Les petites villes face à la montée des contraintes énergétiques : l'augmentation du coût de la mobilité, un facteur de vulnérabilité économique ?

Études de cas dans le bassin d'Annecy

Small cities and growing energy constraints: is the cost of mobility a factor of economic vulnerability?

Patricia Lejoux

Introduction

- 1 Depuis les années deux mille, on assiste à une prise de conscience des contraintes énergétiques croissantes qui risquent de peser dans les années à venir sur la mobilité. La première contrainte énergétique est liée à la nécessité de réduire les émissions de gaz à effet de serre générées par le secteur des transports en raison de sa contribution importante au réchauffement climatique : il est à l'origine de 22 % des émissions de CO₂ mondiales (IEA, 2013) et de 35 % des émissions de CO₂ nationales (MEDDE, 2014). La deuxième contrainte énergétique concerne la raréfaction des ressources énergétiques fossiles pour un secteur extrêmement dépendant du pétrole et qui doit faire face à une demande croissante de mobilité portée désormais par les pays émergents comme la Chine et l'Inde (Orfeuill, 2008) : 95 % de l'énergie consommée par le secteur des transports provient du pétrole (IEA, 2009) et il est le premier secteur consommateur de pétrole dans le monde représentant à lui seul 62 % de la consommation mondiale (IEA, 2013). La troisième contrainte énergétique concerne les fluctuations des prix du pétrole et donc du

coût de la mobilité. Bien qu'il soit difficile de prévoir l'évolution des prix du pétrole tant les facteurs qui influent sur ceux-ci sont nombreux (état des réserves, conjoncture économique, donne géopolitique, choix en matière de fiscalité, etc.), la plupart des travaux actuels s'accordent sur le fait que les prix du carburant et donc le coût de la mobilité devrait s'orienter à la hausse, mais avec une volatilité peu propice aux anticipations (Bonnafous *et al.*, 2010). Dans les années à venir, il faudra donc s'attendre à des épisodes de hausse puis de baisse des prix des carburants, d'une ampleur analogue voire supérieure à celui que la France a connu au cours de l'année 2008.

- 2 Pour faire face à ces nouvelles contraintes énergétiques en matière de mobilité, les territoires semblent différemment armés. Les grandes métropoles, et plus précisément les centres-villes des grandes métropoles, paraissent en capacité de proposer des solutions alternatives en matière de mobilité : offre en transports collectifs, développement des modes doux, autopartage, covoiturage, optimisation de l'organisation de la logistique urbaine, etc. D'ores et déjà des inflexions semblent s'opérer dans les comportements : on observe une réduction de l'usage de la voiture individuelle, une augmentation de l'usage des transports collectifs et des modes doux (CERTU, 2012). À l'inverse, les solutions semblent plus difficiles à trouver dans les territoires du bas de la hiérarchie urbaine : les petites villes comme les villes moyennes restent confrontées à la dépendance automobile (Dupuy, 1999). Dans ces territoires de faibles densités, l'usage de la voiture y est facilité par la faiblesse de la congestion et l'insuffisance de l'offre en transports collectifs. Et c'est dans ces territoires que l'on observe les évolutions les plus préoccupantes en matière de mobilité : l'usage de la voiture individuelle y augmente alors qu'il régresse dans les grandes agglomérations (CERTU, 2012), les distances parcourues s'allongent alors qu'elles tendent à diminuer dans les grandes agglomérations (Futuribles International, 2011 ; Hubert, 2009 ; Hubert, Delisle, 2010). Des travaux récents ont d'ores et déjà montré que cette dépendance à la mobilité automobile pouvait constituer un facteur de vulnérabilité sociale pour les petites villes dans un contexte de contraintes énergétiques croissantes : ce sont les habitants des territoires faiblement urbanisés qui apparaissent les plus vulnérables à une augmentation des prix du pétrole (Nicolas *et al.*, 2012 ; Motte-Baumvol *et al.*, 2014 ; Lejoux, Ortard, 2014).
- 3 Mais les enjeux de la dépendance à la mobilité routière des petites villes face à la montée des contraintes énergétiques se limitent-ils à la seule vulnérabilité sociale des ménages qui résident dans ces territoires ? Ce serait oublié un peu vite que les petites villes n'abritent pas seulement des habitants mais aussi des emplois. Cette réalité est souvent occultée par le fait que la fonction économique des villes est souvent envisagée comme le seul apanage des grandes métropoles (Demazière, 2007 ; Bell et Jayne, 2009). Or, les petites villes peuvent procurer à certaines entreprises, notamment celles liées à l'industrie, aux services aux entreprises, au commerce de gros, au transport et à la logistique, des avantages qui font désormais défaut aux grandes métropoles : importance du foncier disponible, prix des terrains peu élevé, forte accessibilité routière permettant aux entreprises d'être connectées à leurs marchés et de bénéficier d'un large bassin d'emploi. Ce sont ces avantages qui expliquent, en partie, le phénomène de desserrement de l'emploi à l'échelle intra-urbaine qui s'opère depuis plusieurs décennies et se matérialise par le développement de zones d'activités économiques périurbaines (Mérenne-Schoumaker, 2008a et 2008b). La dépendance à la mobilité routière des petites villes, qui constituait jusqu'à présent un atout, pourrait-elle devenir un facteur de vulnérabilité économique dans un contexte de contraintes énergétiques croissantes ? Les

entreprises implantées dans ces petites villes peuvent-elles faire face à la forte volatilité des prix du pétrole alors qu'elles semblent déjà fragilisées par la crise économique ? L'orientation à la hausse du coût de la mobilité routière ne risque-t-elle pas de peser sur le budget des salariés qui n'ont pas d'autre mode alternatif pour se rendre au travail ? Cette augmentation du coût de la mobilité, et notamment l'augmentation des prix de l'énergie, peut-elle amener les entreprises à remettre en cause leur stratégie de localisation et les inciter à s'implanter à proximité des grandes métropoles, plus armées pour faire face à cette situation ?

- 4 L'objectif de cet article est de s'intéresser à la vulnérabilité économique des petites villes face à la montée des contraintes énergétiques dans le domaine de la mobilité. Il vise plus précisément à rendre compte du point de vue des chefs d'entreprises sur la question afin de voir comment ces acteurs intègrent ou non ces contraintes énergétiques dans leurs stratégies économiques et territoriales. Est-ce aujourd'hui un sujet de préoccupation pour ces entreprises ou est-ce un enjeu trop éloigné par rapport à leur horizon temporel qui se limite souvent à quelques mois, surtout dans un contexte de crise économique ? Il s'appuie sur les résultats d'une recherche basée sur la réalisation d'entretiens semi-directifs auprès de chefs d'entreprises et d'acteurs publics dans des petites villes du bassin Annecien : Alby-sur-Chéran, Allonzier-la-Caille et Rumilly (Lejoux, 2014). Le choix du bassin Annecien comme terrain d'enquête était lié à la volonté d'observer les évolutions à l'œuvre dans un territoire déjà soumis à de fortes tensions (coût élevé du logement, forte dépendance à la mobilité routière) et qui pourrait, à ce titre, jouer un rôle de précurseur. Après avoir présenté les terrains d'étude et la méthodologie de la recherche (1), nous verrons si, aux yeux des chefs d'entreprises, la montée des contraintes énergétiques dans le domaine de la mobilité peut constituer un facteur de vulnérabilité économique (2) et quelles sont les réponses qu'ils envisagent d'apporter avec l'appui des acteurs locaux (3).

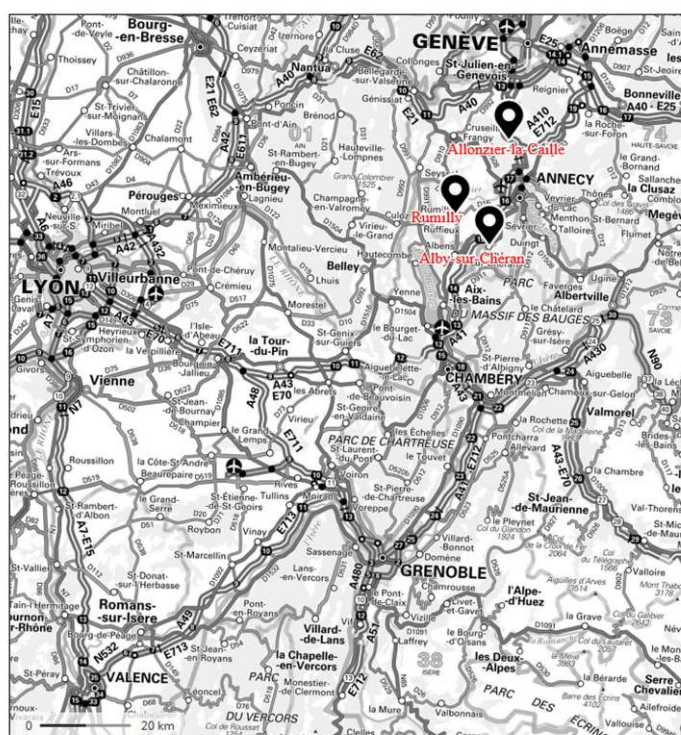
1. Des pôles économiques secondaires dépendants de la mobilité routière

- 5 Les petites villes ne sont pas des « isolats enserlés dans leurs limites communales ou intercommunales » (Taulelle, 2010), elles s'inscrivent dans des dynamiques territoriales plus larges qui concernent de vastes territoires. Les petites villes d'Alby-sur-Chéran, d'Allonzier-la-Caille et de Rumilly n'échappent pas à la règle : le dynamisme économique qui les caractérise depuis plusieurs décennies s'explique par le desserrement de l'emploi qui touche les villes moyennes qui les entourent, au premier rang desquelles figure la ville d'Annecy. Elles illustrent un phénomène général de desserrement des activités économiques à l'échelle intra-urbaine qui a permis à des petites villes de se hisser au rang de pôles économiques secondaires, à travers notamment la création de zones d'activités économiques. Après avoir présenté les dynamiques économiques à l'œuvre au sein du bassin Annecien (1.1), nous dresserons un portrait du tissu économique des petites villes enquêtées (1.2), puis nous décrirons le dispositif de l'enquête effectuée auprès des chefs d'entreprises et des élus locaux (1.3).

1.1. Des petites villes dynamisées par le desserrement économique

- 6 Au sein de la région Rhône-Alpes, les petites villes d'Allonzier-la-Caille, d'Alby-sur-Chéran et de Rumilly appartiennent au Sillon alpin, un vaste territoire marqué par un fort dynamisme économique qui s'étend du nord au sud autour des villes de Genève, Annecy, Chambéry, Grenoble et Valence.

Figure 1 : Les petites villes enquêtées au sein du Sillon alpin



Source : © IGN 2016, Géoportail.

- 7 Situées à une vingtaine de kilomètres de la ville moyenne d'Annecy (159 124 habitants), ces petites villes s'égrènent le long de l'autoroute A41 dans un paysage vallonné marqué par l'alternance d'espaces agricoles et de forêts. Les petites villes d'Alby-sur-Chéran (4 273 habitants) et de Rumilly (15 347 habitants) sont situées au sud-ouest du bassin annecien, dans un territoire périurbain soumis à la double influence des villes moyennes d'Annecy et, dans une moindre mesure, d'Aix-les-Bains/Chambéry. Comme beaucoup de petites villes, Alby-sur-Chéran et Rumilly présentent une forte identité industrielle qui tend à s'estomper aujourd'hui sous l'effet de la périurbanisation (Ambiaud *et al.*, 2004). La petite ville d'Allonzier-la-Caille (11 102 habitants), pour sa part, est située au nord du bassin Annecien dans un territoire au caractère rural mais au fonctionnement périurbain, marqué par une forte dépendance à l'égard des villes qui l'entourent, à savoir Annecy au sud et Genève au nord.
- 8 Au cours des dernières décennies, ces petites villes ont connu une forte croissance de l'emploi. Si ce dynamisme économique est relativement ancien à Rumilly, lié à l'implantation historique de grandes entreprises industrielles, il est plus récent à Alby-sur-Chéran et à Allonzier-la-Caille et s'explique par le desserrement de l'emploi de

l'agglomération Annecienne. Comme beaucoup de petites villes, elles ont bénéficié d'une évolution des critères de localisation des entreprises : celles-ci ont cherché à s'implanter en périphérie des agglomérations, soit pour se rapprocher de leur clientèle périurbaine (commerces de détail, services aux particuliers), soit pour fuir les inconvénients des localisations centrales (inadaptation des locaux, rareté du foncier, congestion, opposition des riverains...). Ainsi, beaucoup d'entreprises initialement implantées dans la banlieue d'Annecy ont quitté l'agglomération centrale et se sont implantées au cours des années soixante-dix et quatre-vingts dans les zones d'activités économiques des petites villes enquêtées afin de bénéficier d'une offre foncière importante et d'une bonne accessibilité routière. Même si le profil des entreprises implantées dans ces petites villes diffère peu de celui des entreprises localisées dans l'agglomération d'Annecy, une spécialisation centre-périphérie s'opère néanmoins. À la différence des zones d'activités de l'agglomération, les zones d'activités de ces petites villes n'accueillent pas d'entreprises appartenant au tertiaire supérieur et elles attirent essentiellement des entreprises fortement consommatrices d'espace, liées aux secteurs de l'industrie et de la logistique, recrutant une main d'œuvre faiblement qualifiée.

1.2. Des petites villes devenues des pôles économiques secondaires

- 9 Comme c'est souvent le cas dans les petites villes, l'accueil de ces entreprises s'est traduit par la création de vastes zones d'activités économiques qui sont devenues progressivement des pôles économiques secondaires. Celles-ci ont été construites autour de l'enjeu de l'accessibilité routière, la performance des infrastructures routières permettant à la fois aux entreprises d'être connectées aux flux régionaux, nationaux et internationaux sous souffrir de la congestion et aux salariés d'accéder à l'emploi grâce à l'automobile.
- 10 À Alby-sur-Chéran, la zone d'activités économiques a été créée dans les années soixante-dix à l'occasion de la construction sur la commune de l'échangeur de l'autoroute A41 qui devait relier Annecy à Chambéry. Elle a connu par la suite un développement rapide grâce à sa très bonne accessibilité routière. Aujourd'hui elle couvre près de 70 hectares et regroupe près de 1 200 emplois au sein d'une cinquantaine d'entreprises, de tailles (de 2 à 300 salariés) et de secteurs d'activité diversifiés (industrie pharmaceutique, logistique, services), mais elle ne dispose pratiquement plus de terrains disponibles. Les salariés qui travaillent dans cette zone d'activités économiques habitent, soit à proximité pour les ouvriers et les employés, soit dans les agglomérations d'Annecy ou de Chambéry pour les cadres. Mais au cours de ces dernières années le prix du foncier ayant fortement augmenté, de plus en plus de salariés sont obligés de s'installer à trente voire cinquante kilomètres pour accéder à la propriété, vers le lac d'Aiguebelette au sud ou vers Seyssel au nord.
- 11 Les zones d'activités économiques situées sur la commune de Rumilly sont, pour leur part, plus anciennes. Elles se sont développées au sud de la ville à partir des années vingt au rythme des implantations successives de grandes entreprises industrielles : le Lait Mont-Blanc en 1920 racheté par CPF Nestlé en 1990, Téfal en 1961, Salomon en 1987 qui a fermé en 2008.... Ces entreprises ont elles-mêmes attiré de nombreuses PME spécialisées dans les services aux entreprises. Ces zones d'activités s'étendent aujourd'hui sur 125 hectares et représentent près de 5 000 emplois répartis dans 1 000 entreprises de tailles

variées (de 1 à 1 800 salariés), liées principalement à l'industrie (métallurgie, agroalimentaire) et à la logistique. Les facteurs d'attractivité de ces zones d'activités économiques résident en premier lieu dans la présence de ces grandes entreprises industrielles, puis dans le prix du foncier et l'accessibilité à l'autoroute A41, qui reste relative puisque Rumilly se trouve quand même à une quinzaine de kilomètres du premier échangeur. Ces zones d'activités économiques font toujours l'objet d'une forte demande, notamment de la part du secteur logistique dont l'implantation n'est désormais plus souhaitée par les élus locaux qui souhaitent diversifier le tissu économique du territoire. L'enjeu à l'avenir est de développer des emplois tertiaires au sein des zones d'activités économiques afin de retenir les jeunes diplômés du territoire (bac + 2) qui partent aujourd'hui occuper les emplois qualifiés de l'agglomération Annecienne. Les salariés qui travaillent dans les zones d'activités de Rumilly – qui sont pour la plupart ouvriers ou employés – habitent plus souvent à proximité, le prix du foncier étant l'un des moins élevés de Haute-Savoie.

- 12 Le parc d'activités économiques d'Allonzier-la-Caille, enfin, a été créé dans les années quatre-vingts à l'initiative du maire de Cruseilles qui était également président du conseil général de Haute-Savoie. Après avoir vivoté pendant quelques années, il a réellement pris son essor en 1996 avec l'arrivée de l'entreprise japonaise Pilot qui a été à l'origine de la création d'une centaine d'emplois. Cette installation a fait beaucoup de publicité à la zone car il est rare que des entreprises extérieures à la Haute-Savoie viennent s'implanter dans le bassin Annecien, celui-ci attirant essentiellement des entreprises déjà localisées en Haute-Savoie. Le parc d'activités économiques a, par la suite, connu un développement rapide en raison notamment du manque de terrains disponibles sur l'agglomération Annecienne. Aujourd'hui, il couvre une trentaine d'hectares et a du mal à faire face à l'afflux de demandes, notamment du secteur de la logistique, car il reste peu de terrains à vendre malgré une extension récente. Les facteurs de son attractivité résident dans sa très bonne accessibilité, sa proximité avec l'agglomération d'Annecy et la compétitivité du prix de son foncier. Sur une trentaine d'hectares, il accueille près de 900 emplois répartis au sein d'entreprises de tailles variées (de 10 à 100 salariés), majoritairement liées à l'industrie et à la logistique. L'enjeu à l'avenir est de monter en gamme (respect de prescriptions paysagères et architecturales, développement de services aux entreprises...) afin de faire partie des zones d'activités à hautes prestations au sein du bassin Annecien. Les salariés qui travaillent au parc d'activités économiques résident, soit dans les communes situées à proximité, soit dans l'agglomération annecienne.
- 13 Pour se rendre sur leur lieu de travail, la voiture reste le mode de transport le plus adapté pour les salariés, ces zones d'activités étant très bien desservies sur le plan routier (autoroute, route départementale) et très mal sur le plan des transports collectifs. L'offre se limite aux lignes du conseil général de Haute-Savoie dont les horaires, les fréquences et les itinéraires sont inadaptés à un public d'actifs et la gare de Rumilly, pourtant située à proximité des zones d'activités, est très mal reliée à celles-ci.

1.3. La méthodologie de la recherche

- 14 L'objectif de cette recherche était de voir comment les chefs d'entreprises, qui avaient fait le choix de s'implanter dans ces petites villes et dont l'activité est fortement dépendante de la mobilité routière (déplacements domicile-travail, déplacements professionnels, transport de marchandises), appréhendaient la question de la mobilité

dans un contexte de contraintes énergétiques croissantes. Pour recueillir le point de vue des chefs d'entreprises, une enquête qualitative fondée sur la réalisation d'entretiens semi-directifs auprès de chefs d'entreprises, sans visée représentative, a été privilégiée car elle paraissait plus à même de dévoiler la « vision du monde » des chefs d'entreprises. Pour cela, douze d'entretiens semi-directifs d'une durée variant de 45 minutes à plus d'une heure et demie ont été réalisés auprès des chefs d'entreprises implantés dans les petites villes d'Alby-sur-Chéran, d'Allonzier-la-Caille et de Rumilly en 2011. Les entreprises ont été choisies de façon à interroger les principaux employeurs des zones d'activités mais aussi à obtenir un échantillon diversifié sur le plan de la taille (très petites entreprises, petites et moyennes entreprises, entreprises de taille intermédiaire), du secteur d'activité (industrie, services aux entreprises, etc.) et du profil des salariés (cadres, ouvriers, etc.). On retrouve cependant au sein de l'échantillon enquêté une majorité d'entreprises liées à l'industrie ou au transport et à la logistique, employant des salariés à faible qualification et fortement dépendantes de la mobilité routière. Ceci s'explique par le caractère fortement industriel du tissu économique de la Haute-Savoie et par l'implantation périurbaine de ces zones d'activités. À chaque fois nous nous sommes efforcés d'interroger le « plus haut niveau », c'est-à-dire le chef d'entreprise lorsqu'elle celle-ci était composée d'un seul établissement ou le responsable de l'établissement lorsque l'entreprise était organisée en plusieurs établissements, à défaut des directeurs de ressources humaines ou des responsables qualité-environnement ont pu être également interrogés. Cette enquête auprès des chefs d'entreprises a été complétée par la réalisation de quatre entretiens semi-directifs auprès d'élus des communes et des communautés de communes d'Allonzier-la-Caille, d'Alby-sur-Chéran et de Rumilly et des techniciens de la Chambre de Commerce et d'Industrie de la Haute-Savoie afin qu'ils décrivent les dynamiques économiques à l'œuvre dans ces petites villes et qu'ils nous fassent part de leurs éventuelles préoccupations quant à la montée des contraintes énergétiques.

2. Des entreprises rendues vulnérables par l'augmentation des prix de l'énergie

- 15 Les chefs d'entreprises qui ont fait le choix de s'implanter dans ces petites villes en raison notamment de la forte accessibilité routière qu'elles offraient sont-ils préoccupés par les contraintes énergétiques croissantes qui s'annoncent dans le domaine de la mobilité ? Quel que soit le secteur d'activité, la taille ou la commune d'implantation de l'entreprise, on constate dans les discours des chefs d'entreprises une réelle préoccupation quant à cette question. Cet intérêt semble essentiellement lié à la première conséquence perceptible de ce changement de contexte : la hausse des prix du pétrole et donc du coût de la mobilité routière. Les épisodes d'augmentation des prix du carburant intervenus ces dernières années ont fait prendre conscience aux chefs d'entreprises implantés dans les petites villes enquêtées que leur dépendance à la mobilité routière pourrait, si les prix de l'énergie continuaient à augmenter, constituer un facteur de vulnérabilité. Ces hausses ponctuelles des prix du carburant ont déjà eu un impact important pour ces entreprises : elles se sont traduites par une augmentation significative des coûts de transport pour l'entreprise (2.1) mais aussi pour leurs salariés (2.2), ce qui pose des problèmes de recrutement et de turn-over à l'entreprise.

2.1. Une augmentation des coûts de transport pour l'entreprise

- 16 Contre toute attente, le degré de préoccupation des chefs d'entreprises à l'égard de l'augmentation du coût de la mobilité ne semble pas corrélé aux fluctuations des prix du pétrole : c'est-à-dire élevé quand ceux-ci augmentent, moindre quand ils baissent. En fait, la plupart des chefs d'entreprises interrogés envisagent la hausse des prix du carburant comme un phénomène durable. Ils considèrent, qu'au-delà des fluctuations, cette augmentation s'inscrit dans un renchérissement général des prix de l'énergie (gaz, électricité...) qui pèsera inévitablement sur leurs coûts dans les années à venir.
- 17 Enquêté n° 6, entreprise du secteur de l'industrie :
« [...] On sait que demain de toute façon c'est un passage obligé... De toute façon, le prix de l'essence va être amené à augmenter. »
- 18 Pour les chefs d'entreprises implantés dans ces petites villes, la dépendance à la mobilité routière représente d'abord un facteur de vulnérabilité en raison des coûts de transport qu'elle fait peser sur l'entreprise. Ces entreprises ont besoin de recevoir et d'expédier des produits à l'échelle régionale, nationale ou internationale et la route constitue pour elles le principal mode de transport qui leur permette de se connecter à ces flux régionaux, nationaux et internationaux. Pour les entreprises du secteur du transport et de la logistique les hausses des prix du carburant ont eu un impact très important. Les chefs d'entreprises considèrent que s'ils n'avaient pas été autorisés à répercuter les évolutions du prix du gasoil sur le prix de leurs prestations, ils auraient dû déposer le bilan, comme l'ont d'ailleurs fait beaucoup d'entreprises qui n'ont pas effectué ces refacturations.
- 19 Enquêté n° 5, entreprise du secteur des transports et de la logistique :
« C'est une préoccupation, ça c'est sûr. On a quand même des clauses où on répercute les hausses de carburant à nos clients. Mais là, il y a eu une telle augmentation depuis l'année dernière, là il s'est un peu stabilisé voire il a baissé depuis deux mois mais... Nous ça a un impact énorme. Si on n'avait pas eu ces refacturations, de toute façon on n'aurait pas pu résister. C'est 30 % de notre coût de revient le gasoil, c'est énorme, c'est énorme. »
- 20 Pour les entreprises n'appartenant pas au secteur du transport et de la logistique, la hausse des prix du carburant s'est également traduite par une augmentation significative de leurs coûts de transport, soit parce qu'elles ont vu le prix des prestations de leurs sous-traitants augmenter, soit parce qu'elles ont dû elles-mêmes faire face à une augmentation des charges liées à la possession d'une flotte de véhicules (camions pour réaliser des livraisons locales, voitures pour les déplacements professionnels des commerciaux...).
- 21 Enquêté n° 7, entreprise du secteur des services aux entreprises :
« C'est une préoccupation, parce que ça a un impact... Je veux dire on a une grande mobilité au sein de l'entreprise donc forcément ça a un impact sur les charges endossées par l'entreprise [...]. Au niveau de l'entreprise, on voit la différence aussi bien en termes de charges pour l'entreprise que pour nos fournisseurs. On a par exemple des loueurs d'engins qui nous répercutent en termes de transport les coûts de livraison et donc ça a un impact, oui. »

2.2. Une augmentation des coûts de la mobilité domicile-travail pour les salariés

- 22 Les chefs d'entreprises considèrent que cette dépendance à la mobilité routière constitue également un facteur de vulnérabilité en raison des coûts qu'elle fait peser sur le budget de leurs salariés. Dans le cas des petites villes du bassin annecien, cette vulnérabilité est renforcée par les fortes tensions qui existent sur le marché du logement, l'augmentation des prix du carburant venant grever des budgets déjà amputés par les coûts élevés du logement (forte demande, offre insuffisante, proximité de la Suisse, pression touristique, etc.). Les entreprises enquêtées étant souvent des sites de production ou des sites logistiques, elles emploient en grande majorité des salariés à faible qualification qui disposent de revenus peu élevés. Il s'agit principalement d'ouvriers qui travaillent en trois-huit dans les secteurs de l'industrie (ouvriers qualifiés, techniciens de laboratoires, ouvriers de production) ou du transport et de la logistique (chauffeurs, agents de manutention, magasiniers, préparateurs de commande) et d'employés qui effectuent un travail administratif au sein de l'entreprise (secrétariat, comptabilité, informatique). Elles emploient également beaucoup d'intérimaires et de stagiaires, certaines pouvant avoir jusqu'à 200 intérimaires en permanence engagés pour des contrats d'une durée de quinze à dix-huit mois. Or, le niveau de vie de ces salariés à faible qualification étant déjà fortement amputé par les dépenses liées au logement, ils ont de plus en plus de mal à faire face à l'augmentation du coût de leurs déplacements domicile-travail.
- 23 Enquêté n° 12, entreprise du secteur de l'industrie :
« Mais un type au SMIC ici je ne sais pas comment il fait. Un type tout seul au SMIC ici, si en plus il est obligé d'habiter à Annecy, donc d'avoir une voiture. C'est un vrai souci. »
- 24 Les chefs d'entreprises ont pris conscience du problème des coûts de transport de leurs salariés de différentes manières : certains ont vu se développer des pratiques de covoiturage informel entre des salariés qui habitent loin, d'autres ont dû faire face à des revendications syndicales sur la prise en charge par l'employeur d'une partie des frais de déplacements domicile-travail effectués en voiture. Pour les chefs d'entreprises, l'augmentation des coûts de transport pourrait, à l'avenir, amplifier les problèmes de recrutement et de turn-over que connaissent déjà les entreprises en raison des coûts élevés du logement.
- 25 Enquêté n° 9, entreprise du secteur des transports et de la logistique :
« Aujourd'hui, quand vous avez des salaires, on va dire relativement modestes, les gens font vite leur calcul. Vous ne faites pas 80 km par jour pour toucher un salaire. Donc naturellement ça restreint le bassin d'emploi. Il n'y a personne qui va venir de Grenoble pour préparer des commandes à 1500 € par mois [...]. »

3. Des solutions temporaires

- 26 Pour diminuer leur vulnérabilité, les chefs d'entreprises implantés dans les petites villes enquêtées ont d'ores et déjà pris des mesures pour réduire leur dépendance à la mobilité routière. Celles-ci sont de trois ordres : les premières consistent à réduire les coûts de transport au sein de l'entreprise par la mise en place de solutions techniques (3.1) ; les secondes visent à développer une offre en transports alternatifs à destination des salariés (3.2) ; les troisièmes ont pour but de favoriser la proximité habitat-emploi (3.3). Bien

souvent, ces mesures n'auraient pu voir le jour sans l'appui des acteurs publics locaux, rappelant ici une spécificité des petites villes, à savoir « l'encastrement des activités économiques dans les structures sociales » (Carrier, Demazière, 2012).

3.1. Des solutions techniques pour réduire les coûts du transport routier au sein de l'entreprise

- 27 Les mesures mises en place pour réduire les coûts de la mobilité routière au sein de l'entreprise consistent, soit à optimiser les déplacements routiers, soit à réduire les consommations de carburant. L'optimisation des déplacements routiers passe, par exemple, pour les déplacements professionnels, par le développement de la visioconférence, le recours au train ou au covoiturage ; pour le transport de marchandises, par l'optimisation des itinéraires, des chargements, la limitation des trajets à vide, l'achat de vélos au lieu de chariots élévateurs pour se déplacer au sein des sites.
- 28 Enquête n° 11, entreprise du secteur de l'industrie :
« Et pour ce qui est [des déplacements professionnels] des personnels, et bien on favorise le train depuis Annecy. Alors là, certains commerciaux disent : "Si on va à Lyon ça va plus vite en voiture." Mais pour aller à Lyon, tu prends l'autoroute, tu pollues, on paye le péage, l'essence, le parking alors que si on prend le train d'Annecy, on peut bosser dans le train tranquillement. [...] Au niveau des déplacements professionnels, on a rationalisé, et puis on a mis en place en 2008 des visioconférences avec Paris notamment et là on l'utilise beaucoup, beaucoup. »
- 29 La diminution des consommations de carburant passe, quant à elle, par l'achat de véhicules aux normes Euro 5, le suivi de la consommation des conducteurs, le financement de stages de formation à l'éco-conduite, le choix de nouveaux types de carburants, pour les déplacements professionnels comme pour le transport de marchandises.
- 30 Enquête n° 9, entreprise du secteur des transports et de la logistique :
« Pour les années à venir, c'est une préoccupation de l'entreprise, pour preuve on est toujours à la recherche de camions qui consomment moins, on a lancé un gros programme d'éco-conduite pour nos chauffeurs, donc on est sur ce type de réductions. [...]. Donc il y a l'éco-conduite qu'on a lancé, tous nos camions sont passés en Euro 5 et je crois qu'on les prend en boîte automatique, donc vous voyez on a toute une... »
- 31 Les chefs d'entreprises reconnaissent parfois que l'implantation dans les petites villes les pénalise car ils restent à l'écart des grands flux nationaux et internationaux et ont des kilomètres supplémentaires à parcourir.
- 32 Enquête n° 9, entreprise du secteur des transports et de la logistique :
« Par rapport à notre activité, notre transport il est fait dans toute la France. Donc c'est pas obligatoirement un avantage d'être ici. C'est sûr qu'il y a des endroits où on serait mieux placé aujourd'hui, mais bon, on ne cherche pas [...]. C'est sûr que niveau exploitation, on serait bien mieux si tout le monde était plus proche de Lyon. Entre le sud, le nord, l'Italie. »
- 33 Malgré la perspective d'augmentation des coûts de transport dans les années à venir, aucun chef d'entreprise n'envisage un changement de localisation, notamment un rapprochement vers les grandes métropoles qui leur permettrait, par exemple, d'optimiser leurs flux en se situant à proximité de plates-formes logistiques multimodales de rang supérieur ou d'envisager un report modal en ayant accès à des modes

« massifiés » (rail, voie d'eau) (Frémont, 2012). Les chefs d'entreprises enquêtés apparaissent sensibles aux avantages économiques qu'offrent ces petites villes (disponibilité, prix du foncier) mais aussi à leurs ressources extra économiques : qualité de vie, proximité des relations avec les acteurs publics locaux, fort ancrage local lié à une longue histoire familiale.

3.2. Développer l'offre en transports alternatifs pour les salariés

- 34 Pour répondre aux contraintes de mobilité de leurs salariés, les entreprises implantées dans les petites villes d'Alby-sur-Chéran et de Rumilly cherchent à développer l'usage de modes de transport alternatifs, à travers la mise en place d'un Plan de Déplacement Inter-Entreprises (PDIE), qui n'aurait pu voir le jour sans l'appui des acteurs publics locaux. Contrairement à beaucoup de PDIE qui sont généralement motivés par des problèmes de congestion ou de stationnement, celui-ci semble essentiellement lié à la volonté d'apporter une réponse aux revendications des salariés sur l'augmentation des coûts de la mobilité domicile-travail. Il s'inscrit dans une longue lignée de mesures déjà prises par les chefs d'entreprises pour traiter cette question, comme la mise en place du « chèque essence » en 2006 ou de la « prime transport » en 2008, qui étaient des dispositifs ponctuels d'indemnisation des déplacements domicile-travail effectués en voiture proposés par l'État.
- 35 Enquêté n° 9, entreprise du secteur des transports et de la logistique :
« Je dirais que le PDIE quelque part est un petit peu... [...]. Les gens n'ont pas toujours beaucoup de pouvoir d'achat et le pouvoir d'achat ne passe pas forcément toujours par des augmentations de salaire, ça peut être des choses différentes. [...]. On a une population quand même à faible valeur ajoutée, c'est des préparateurs donc ce ne sont pas des salaires extrêmement élevés et c'est vrai que peut-être pour ces gens... C'est même sûr pour ces gens, s'ils pouvaient venir en transport en commun ou éviter d'avoir une ou deux voitures, ça pourrait quand même permettre d'améliorer leur pouvoir d'achat. »
- 36 Si la mise en place d'un PDIE est liée à la volonté des entreprises, elle repose également sur l'action des acteurs publics présents dans ces petites villes qui ont joué un rôle déterminant dans l'impulsion et le portage du projet. Parmi ces acteurs publics locaux, on retrouve : le Comité d'Action Économique, structure associative financée sur fonds publics chargée de faire l'interface entre les entreprises et les acteurs publics locaux ; la communauté de communes du Canton de Rumilly ; la communauté de communes du Pays d'Alby. Le Comité d'Action Économique, qui constitue l'un des principaux lieux où se rencontrent les entreprises, a joué un rôle de premier plan puisqu'il a été à l'initiative du PDIE. C'est en constatant que les déplacements faisaient partie des préoccupations prioritaires des entreprises que le Comité d'Action Économique a proposé aux sept principaux employeurs des zones d'activités d'Alby-Rumilly de participer à la mise en place d'un PDIE. Il a financé en grande partie le diagnostic et assure aujourd'hui le portage, notamment à travers une participation au financement d'un poste d'animateur PDIE. La mise en place du PDIE n'aurait pu également se faire sans la volonté des élus des communautés de communes du Canton de Rumilly et du Pays d'Alby qui commencent également à s'inquiéter de l'absence d'offre en transports collectifs sur leur territoire. La communauté de communes du Pays d'Alby envisage ainsi d'établir une convention avec la Sibra, qui est l'exploitant du réseau de transports collectifs urbains de la communauté d'agglomération d'Annecy, et le conseil général de Haute-Savoie afin d'obtenir le

prolongement des lignes de bus jusqu'à Alby-sur-Chéran, ce qui permettrait à la fois de desservir en transports collectifs les zones d'activités de la communauté de communes et de permettre à ses habitants de se rendre en transports collectifs sur Annecy.

- 37 Enquête n° 2, communauté de communes du pays d'Alby :
« Et là, mon but, c'est de faire gagner une voiture, cette ligne de bus. Parce qu'il y a des gens qui n'ont une deuxième voiture que pour l'occasion. Si on peut s'en passer, ce serait bien. C'est surtout la troisième, parfois, que l'on peut enlever ! »
- 38 La communauté de communes du Canton de Rumilly a, pour sa part, lancé une étude portant sur un schéma général des transports et des déplacements afin de voir s'il est opportun ou non de créer un périmètre de transports collectifs urbains sur son territoire et d'obtenir de la part du conseil général un transfert de la compétence transport. Son intérêt récent pour les questions du transport s'explique par le fait que les problématiques de son territoire y sont de plus en plus liées. Les problèmes de saturation de la circulation automobile dans le centre de la commune de Rumilly la poussent à s'intéresser au développement de modes de transports alternatifs (modes doux, transports collectifs...). Elle doit accueillir prochainement un nouvel hôpital et un nouveau collège et doit donc réfléchir à la desserte de ces nouveaux équipements. Enfin, elle envisage de créer des zones d'activités tertiaires pour combler son déficit en emplois qualifiés et retenir ainsi les jeunes diplômés de son territoire qui partent actuellement travailler sur Annecy, ce qui implique d'offrir des services de qualité aux entreprises dont font partie les transports collectifs.
- 39 Enquête n° 3, communauté de communes du canton de Rumilly :
« On va lancer un schéma général des transports et des déplacements. [...] Moi, en tant que maire, j'attends l'étude, mais je souhaitais que, d'ici la fin du mandat, on ait les transports collectifs. On va avoir un nouvel hôpital ; pour aller de la gare à l'hôpital, pour aller de la gare auprès de nos principaux équipements structurants ; que cela soit l'hôpital ; on va faire sans doute un nouveau collège ; les équipements sportifs et puis les zones d'activités, on y arrive ! Directement depuis les zones d'activités... Cela nous rendrait beaucoup service en matière de transport. »

3.3 Développer la proximité habitat-emploi

- 40 Pour réduire les contraintes de mobilité de leurs salariés, les chefs d'entreprises implantés dans la petite ville d'Allonzier-la-Caille cherchent, pour leur part, à favoriser la proximité habitat-emploi en partenariat avec les acteurs publics locaux. Cette démarche passe par des discussions entre les chefs d'entreprises et les élus locaux au moment de l'implantation des entreprises, par la diffusion d'informations sur l'emploi et par le recours à l'Action Logement (ex 1 % logement).
- 41 La localisation des emplois d'une part, celle des actifs qui occuperont ces emplois, d'autre part, constituent un sujet important pour les élus locaux des petites villes de la communauté de communes du Pays de Cruseilles dont fait partie Allonzier-la-Caille. Au moment de l'implantation des entreprises, ils affichent toujours une forte volonté pour que les emplois créés au sein de la zone d'activités profitent aux habitants de la communauté de communes.
- 42 Enquête n° 11, entreprise du secteur de l'industrie :
« On a eu une politique de recrutement de prendre des gens à proximité. L'accord qu'on avait eu avec Allonzier et Saint-Martin était de recruter en priorité tous les opérateurs et opératrices, donc

sur les machines, localement, donc des gens qui habitent pas loin, c'est plutôt pratique, là aussi niveau CO₂. »

- 43 Par ailleurs, les entreprises ont pris l'habitude de diffuser leurs offres d'emploi à la mairie d'Allonzier-la-Caille et inversement celle-ci transmet régulièrement les candidatures qui lui sont adressées aux entreprises implantées dans la zone d'activités, un Point Info Mobilité et Emploi a d'ailleurs été récemment créé pour assurer cette fonction.
- 44 Enquête n° 1, mairie d'Allonzier-la-Caille :
« Les entreprises [...] cherchent des personnes du coin. Si vous voulez, on a une parfaite collaboration dans ce sens-là, s'ils ont besoin de quelqu'un, ils m'en font part et moi éventuellement quand j'ai des gens qui demandent des emplois, je leur en fais aussi part, c'est un réel partenariat. Bien sûr qu'ils cherchent des gens qui habitent plutôt à proximité, aujourd'hui chaque employeur a un peu cette... C'est mieux pour tout le monde, c'est mieux pour l'employé, pour l'employeur. [...]. Tout le monde s'y retrouve. »
- 45 Enfin, pour promouvoir cette proximité habitat-emploi, les entreprises s'efforcent également de satisfaire les demandes de logement de leurs salariés par le biais de l'Action Logement (ex 1 % logement). Toute entreprise privée non agricole d'au moins 20 salariés est, en effet, obligée de verser 0,45 % de sa masse salariale pour le financement de la résidence principale des salariés au nom de la Participation des Employeurs à l'Effort de Construction (PEEC) instaurée en 1953. En contrepartie, les entreprises bénéficient de droits de réservation pour des logements sociaux. Les entreprises implantées dans la petite ville d'Allonzier-la-Caille ont l'habitude de recourir à ce droit. Si l'Action Logement est d'abord un moyen de loger leurs salariés, il est devenu également pour les chefs d'entreprises une solution pour réduire le coût de leurs déplacements domicile-travail. De leur côté, les élus des petites villes de la communauté de communes du Pays de Cruseilles sont favorables au développement de logements accessibles car dans un contexte de pression foncière accrue, où opèrent à la fois la proximité de la Suisse et celle d'Annecy, c'est devenu un enjeu décisif pour le territoire.
- 46 Enquête n° 12, entreprise du secteur de l'industrie :
« Il y a une dame qu'on a embauché qui habite Seyssel¹, qui vient avec sa petite voiture tous les jours. C'est une dame qui a été en CDD un moment et qu'on vient d'embaucher en CDI. Et donc la dame cherche à se rapprocher d'ici. "Il faut que tu déposes un dossier au CILS pour avoir le 1 % machin, etc. Et forcément ça va passer par la mairie à un moment donné, vraiment dès qu'il y a un truc qui te plaît par ici, il faut que tu me le dises, parce que moi il faut que j'intervienne". Après je ne sais pas si le dossier est passé par-dessus, parce qu'il y a des commissions pour tout ça, c'est quelque chose d'assez réglé [...]. Donc c'est vrai qu'on a essayé de faire en sorte que les gens n'habitent pas trop loin. C'est quand même un confort de travail, un confort de vie. Le 1 % logement ici c'est quelque chose d'utile. »
- 47 De même, les élus locaux essayent aussi de répondre favorablement aux demandes des entreprises :
- 48 Enquête n° 11, entreprise du secteur de l'industrie :
« Donc là il y a eu des constructions sur Allonzier qui se sont faites et on a pesé de tout notre poids sur les commissions et la mairie a très bien joué le jeu pour favoriser le... C'était par le 1 % logement, à l'époque c'était la SEMCODA, après on est passé au CILS et maintenant ils s'appellent tous Amallia. [...]. C'est pas évident de trouver localement des logements et là tout le monde a joué le jeu, on a une très bonne implantation et les institutions ont beaucoup joué le jeu. ° »

Conclusion

- 49 La dépendance à la mobilité routière des petites villes peut-elle constituer un facteur de vulnérabilité économique dans un contexte de contraintes énergétiques croissantes ? D'après les entretiens effectués auprès des chefs d'entreprises implantés dans trois petites villes du bassin annecien, la réponse semble tendre vers l'affirmative : l'augmentation des prix du pétrole et donc du coût de la mobilité préoccupe les chefs d'entreprises, en raison de l'augmentation de leurs coûts de transport, mais aussi de la hausse du coût de la mobilité domicile-travail, entraînant des problèmes de recrutement et de turn-over chez les salariés faiblement qualifiés. Ces éléments viennent confirmer des résultats obtenus dans le cadre d'autres recherches menées auprès du même type d'entreprises mais localisées dans des petites villes situées à proximité de grandes métropoles (Lejoux *et al.*, 2014). Si le constat des chefs d'entreprises semble identique d'un territoire à l'autre, les réponses apportées paraissent, par contre, différentes. Contre toute attente, les solutions semblent plus faciles à trouver dans les petites villes situées à proximité d'une ville moyenne que dans les petites villes situées à proximité de grandes métropoles, en raison du rapport étroit qui se noue entre les acteurs privés et publics. En proposant de mettre en place un Plan de Déplacements Inter-Entreprises (PDIE), en envisageant de développer une offre en transports collectifs à destination des actifs comme des résidents, en facilitant l'accès au logement des salariés à travers les dispositifs de l'Action logement (ex 1 % logement), les acteurs publics locaux contribuent à rendre plus soutenable l'implantation des entreprises dans ces petites villes. Mais ces solutions ne sont peut-être que temporaires. Dans un contexte de crise des finances publiques, les marges de manœuvre des acteurs publics de ces petites villes risquent d'être de plus en plus limitées, notamment concernant le développement d'une offre en transports collectifs. Plus généralement, la vulnérabilité économique des petites villes face à la montée des contraintes énergétiques se perçoit à travers l'inflexion du discours des chefs d'entreprises sur les questions de mobilité. D'une part, ceux-ci semblent porter une attention nouvelle à la mobilité de leurs salariés, domaine dont ils s'étaient progressivement désintéressés avec la diffusion de l'automobile (Moati, Van de Walle, 2002). D'autre part, l'absence d'offre en transports alternatifs dans les zones d'activités économiques périurbaines est désormais citée comme le premier inconvénient de localisation par les chefs d'entreprises alors qu'ils s'en souciaient peu jusqu'à présent (Mérenne-Schoumaker, 2008a et 2008b). Ces éléments interrogent ainsi l'une des modalités du développement économique des petites villes : celle basée sur un étalement économique de l'emploi, favorisé par l'implantation de zones d'activités économiques dans des territoires toujours plus éloignés des pôles urbains, sans prise en compte des questions de mobilité.

BIBLIOGRAPHIE

- Ambiaud E., Blanc M., Schmitt B., 2004, Les bassins de vie des bourgs et petites villes : une économie résidentielle et souvent industrielle, *INSEE Première*, N° 954, 4 p.
- Bell D., Jayne M., 2009, Small Cities? Towards a Research Agenda, *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 33, N° 3, pp. 683-699.
- Bonnaïfous A. (dir.), 2010, *Pétrole, mobilité, CO₂ : les politiques publiques et l'automobilité face à la variation des prix du pétrole*, rapport final pour le PREDIT, 223 p.
- Carrier M., Demazière C., 2012, La socio-économie des villes petites et moyennes : questions théoriques et implications pour l'aménagement du territoire, *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, N° 2, pp. 135-149.
- CERTU, 2012, *La mobilité urbaine en France. Principaux enseignements des années 2000-2010*, Lyon : CERTU, 8 p.
- Demazière C., 2007, La compétitivité et l'attractivité territoriale, in Motte A., *Les agglomérations françaises face aux défis métropolitains*, Paris : Economica, pp. 240-252
- Dupuy G., 1999, *La dépendance automobile. Symptômes, analyses, diagnostics, traitements*, Paris : Anthropos, 160 p.
- Fremont A., 2012, Quel rôle pour le fleuve dans le Grand Paris des marchandises ?, *L'Espace géographique*, vol. 3, N° 41, pp. 236-251.
- Futuribles International, 2011, *Prospective de la mobilité dans les villes moyennes françaises. Partie 1*, Paris : Futuribles, 36 p.
- Hubert J.-P., 2009, Dans les grandes agglomérations la mobilité quotidienne des habitants diminue, et elle augmente ailleurs, *INSEE Première*, n° 1252, 4 p.
- Hubert J.-P., Delisle F., 2010, L'allongement des déplacements quotidiens contribue à l'émergence d'espaces urbains multipolaires, tandis que la mobilité baisse au centre des grandes agglomérations, *La Revue du CGDD*, N° 1252, 4 p.
- IEA, 2009, *Transport, Energy and CO₂*, Paris: IEA, 418 p.
- IEA, 2013, *Key World Energy Statistics*, Paris: IEA, 82 p.
- Lejoux P., 2014, *Entreprises et mobilités durables en territoires périurbains. Le cas du bassin annecien*, Lyon : CEREMA, 35 p.
- Lejoux P., Ortart N., 2014, Les choix de mobilité des ménages et des entreprises à l'aune des nouvelles contraintes énergétiques : quelle prise en compte de la pollution atmosphérique, *Pollution atmosphérique*, N° 223, mis en ligne le : 18/12/2014, URL : <http://lodel.irevues.inist.fr/pollution-atmospherique/index.php?id=4615>.
- Lejoux P., Jouve N., Vaillant L., 2014, Firms and Energy Transition: the Issues of Mobility. Case Studies in Suburban Areas of the French Cities of Lyon and, *SHS Web of Conferences*, vol. 9, mis en ligne le 4 juillet 2014, URL: <http://dx.doi.org/10.1051/shsconf/20140903003>
- MEDDE, 2014, *Chiffres clés du transport*, La Défense : MEDDE, 32 p.

Mérenne-Schoumaker B., 2008a, *La localisation des industries. Enjeux et dynamiques*, Rennes : PUR, 255 p.

Mérenne-Schoumaker B., 2008b, *Géographie des services et des commerces*, Rennes : PUR, 255 p.

Moati P., Van De Walle I., 2002, *Mobilités et territoires urbains. Les stratégies économiques et territoriales des entreprises à l'égard de la mobilité vers le travail*, rapport final pour le PUCA, Paris : CREDOC, 135 p.

Motte-Baumvol B., Belton Chevallier L., Morel-Brochet A., 2014, Les territoires périurbains entre dépendance automobile et ségrégation socio-spatiale : les ménages modestes fragilisés par les coûts de la mobilité, in METL/MEDDE/PUCA, *Vivre en ville hors des villes*, La défense : MEDDE/METL, pp. 63-76

Nicolas J.-P., Vanco F., Verry D., 2012, Mobilité quotidienne et vulnérabilité des ménages, *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, N° 1, pp. 19-44

Orfeuillat J.-P., 2008, *Une approche laïque de la mobilité*, Paris, Descartes & Cie, 173 p.

Taulelle F., 2010, La France des villes petites et moyennes, in Cailly L., Vanier M., *La France, une géographie urbaine*, Paris : Armand Colin, pp. 149-168

NOTES

1. Commune qui se situe à 32 km du lieu de travail.

RÉSUMÉS

L'objectif de cet article est d'identifier les enjeux économiques auxquels les petites villes risquent d'être confrontées dans les années à venir en raison de la montée des contraintes énergétiques qui s'annonce dans le domaine de la mobilité. Il s'appuie sur la réalisation d'une enquête qualitative auprès de chefs d'entreprises et d'élus locaux dans trois petites villes du bassin Annecien. Les résultats montrent que l'augmentation des prix de l'énergie, à travers les épisodes de hausse des prix du carburant intervenus ces dernières années, s'est traduite par une augmentation des coûts de la mobilité qui a pesé sur l'activité des entreprises, mais également sur le budget de leurs salariés, posant des problèmes de recrutement et de turn-over aux entreprises. La dépendance à la mobilité routière de ces petites villes semble donc constituer un facteur de vulnérabilité économique dans ce contexte de montée des contraintes économiques. Pour autant, on constate que le rapport étroit qui se noue entre les acteurs privés et publics dans ces petites villes peut déboucher sur des solutions locales. En proposant de mettre en place un Plan de Déplacements Inter-Entreprises (PDIE), en envisageant de développer une offre en transports collectifs à destination des actifs comme des résidents, en facilitant l'accès au logement des salariés, les acteurs publics locaux contribuent à rendre plus soutenable cette implantation des entreprises dans les petites villes. Mais si cette proximité entre acteurs privés et publics a permis de trouver des solutions, celles-ci ne sont peut-être que temporaires, la crise

des finance publiques risquant à l'avenir de limiter les marges de manœuvre des acteurs publics de ces petites villes.

The aim of this paper is to identify what are the economic stakes of energy transition in mobility for small cities. It is based on in-depth interviews with company directors and local authorities in three small cities of Annecy area. The findings highlight that energy price increases over the past few years have had huge consequences for companies: higher transport costs for the company, but also for employees, raising problems of recruitment and labor turnover. Thus road dependency seems to be a potential factor of economic vulnerability in small cities in this context of energy transition: companies may be weakened by fuel price increases and small cities lack of alternatives, because it is much more difficult to find adaptation strategies to energy transition in mobility in small cities than in metropolitan areas. However, we notice that the narrow relationship between private and public actors in these small cities can result in local solutions. By designing travel plans, by implementing public transport solutions, by providing access to public housing, local authorities help companies face these new constraints on mobility. But these are maybe only temporary solutions: in the forthcoming years, the crisis of public finances may limit policies implemented by public authorities in small cities.

INDEX

Mots-clés : mobilité, énergie, zone d'activités économiques, vulnérabilité, Annecy

Keywords : mobility, energy, industrial park, vulnerability

AUTEUR

PATRICIA LEJOUX

Chargée de recherche

Laboratoire d'Economie des Transports - Ecole Nationale des Travaux Publics de l'État

3 rue Maurice Audin

69518 Vaulx-en-Velin cedex

patricia.lejoux@entpe.fr