

MULTI-ACTIVITÉ

Les slashers : un nouveau casse-tête pour les DRH

p. 6

AGENDA 2017

Les dossiers sociaux et RH qui vous attendent

p. 10

MANAGEMENT

Créer et entretenir un réseau d'influence

p. 36

Entreprise & Carrières

L'HEBDOMADAIRE DES RESSOURCES HUMAINES ET DU MANAGEMENT

www.wk-rh.fr



DES TRANSPORTS **MOBILITÉ** ALTERNATIFS

POUR AMÉLIORER L'ACCÈS À L'EMPLOI

— L'enquête —

MOBILITÉ

Des transports ALTERNAT

POUR AMÉLIORER L'ACCÈS À et le bien-être au travail

Pour développer l'emploi dans les zones urbaines sensibles et enclavées, faciliter la mobilité représente un enjeu clé des politiques économiques territoriales. Cela le devient aussi pour les entreprises soucieuses de qualité de vie au travail et de responsabilité sociale.

p.22 Planet Airport et 6Thémis
VTC solidaires
en quartiers prioritaires

p.22 Transdev
Des voitures à la demande
en relais des bus

p.23 PDIE Rennes métropole
Un plan de déplacement
interentreprises pour en finir
avec les bouchons

p.24 Pocheco
Des voitures électriques
à partager

p.25 Interview
Bruno Faivre d'Arcier,
chercheur au LAET : « Pour les
employeurs, le prix du foncier
compte en premier »

📍 RÉALISÉE PAR ROZENN LE SAINT 🎨 ILLUSTRATION NINI LA CAILLE



1

Les difficultés de déplacement sont un frein à l'emploi dans les zones rurales comme dans les zones urbaines sensibles, souvent mal desservies par les transports en commun. Et pour les salariés, elles dégradent significativement la qualité de vie au travail.

2

Le choix de localisation des activités dépend en grande partie du prix du foncier, même si les entreprises prennent davantage en compte désormais les dessertes de transports en commun.

3

Aide à l'obtention du permis de conduire, prêt de deux-roues électrique, covoiturage, autopartage, transport à la demande... : des solutions sont mises en œuvre par des sociétés de transport, des collectivités et des missions locales, mais aussi par des entreprises.

TIFS

L'EMPLOI



— L'enquête —



La mobilité a été repérée comme le vecteur de fracture sociale le plus préoccupant du rapport 2015 du Secours catholique. Cet état des lieux de la pauvreté en France estimait que 6 à 8 millions de Français peinaient à sortir du parcours du combattant de la mobilité, notamment pour trouver un emploi. « Les transports en commun sont primordiaux pour fluidifier l'emploi. Les personnes sans qualification habitent souvent en grande banlieue et subissent cette double peine dans leurs recherches et accès à l'emploi », déplore Bruno Gazeau, président de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Fnaut). « Les horaires irréguliers, qui imposent de se déplacer à 4 heures du matin de banlieue à banlieue,

obligent à être autonome pour ses déplacements or, quand on est payé au Smic, ce n'est pas évident », confirme Damien Desjonquères, vice-président et représentant de Total au sein du Laboratoire de la mobilité inclusive (1), qui organise ses quatrièmes rencontres le 18 janvier à l'Assemblée nationale. 12% des zones urbaines sensibles ne sont desservies par aucun mode de transport. « Lorsqu'elles le sont, les transports publics peuvent parfois proposer des fréquences ou des amplitudes horaires inadaptées », déplore lui-même le ministre de la Ville sur son site. Mais des solutions de covoiturage et de voiture de transport avec chauffeur (VTC) solidaires émergent pour désenclaver les quartiers (lire p. 22).

GARAGES SOLIDAIRES

Parmi les personnes en insertion interrogées pour l'enquête Mobilité, insertion et accès à l'emploi, 40% n'avaient pas de voiture, contre 18% en moyenne (2). Résultat, une personne en insertion sur deux a déjà refusé un travail ou une formation pour des problèmes de mobilité. Et parmi les heureux propriétaires, leur véhicule a 11,2 ans en moyenne, contre 8,7 ans pour l'ensemble des Français. D'où l'importance des aides à l'entretien des Garages solidaires comme celui du Hainaut (Nord), fondé par Soufiane Iquioussem. Depuis, il a essaimé dans toute la France : 14 se sont développés en tissant des partenariats avec Norautau, PSA ou Transdev. Autre souci, la moitié des personnes en insertion interrogées ne possèdent pas la fameuse carte rose. « Exiger que les candidats aient le permis de conduire représente souvent la solution facile pour attester de leur mobilité, assure Nicole Bréjou, le responsable du département partenariat de Pôle emploi. Les employeurs prennent cela comme

une garantie. » Pourtant, le permis ne fait pas tout. 14% des personnes que l'association Wimoov remet sur le chemin de l'emploi le sont grâce aux transports en commun. Encore d'autres solutions alternatives existent, mal connues côté recruteurs, mais aussi côté chômeurs, tels que le covoiturage, l'autopartage de type Autolib' ou le transport à la demande (lire p. 22). « Il est nécessaire de les faire connaître auprès des demandeurs d'emploi pour qu'au moment des entretiens, ils soient en mesure de les proposer à l'employeur pour le rassurer », poursuit-elle.

MOBILITÉ FACILITÉE EN ZONE RURALE

Un Français sur deux habite en dehors des zones urbaines, où l'offre de transports en commun est moins dense. La plateforme de covoiturage Blablacar et l'agence Manpower ont pris conscience du problème et ont noué un partenariat pour faciliter la mobilité des salariés intérimaires en zones rurales en décembre dernier. Il prévoit leur mise en relation via l'application mobile de Manpower connectée à la plateforme de Blablacar. À chaque mission, les intérimaires peuvent proposer les places disponibles dans leur voiture, partager ainsi les frais du trajet et faciliter la mobilité des non-motorisés. Même si les salariés des services à la personne parcourent souvent des kilomètres entre deux domiciles à visiter en campagne, la Mission locale de Dijon lance une expérimentation avec la Fédération française des services à la personne et de proximité (Fédésap) de prêt de deux-roues électriques. « Huit employeurs sur dix dans le domaine exigent le permis de conduire, or il y a un déficit de recrutements côté entreprise », affirme Pascal Richard, délégué de la région Bourgogne-Franche-Comté de la Fédésap.

Parmi les personnes en insertion interrogées pour l'enquête Mobilité, insertion et accès à l'emploi, 40 % n'avaient pas de voiture, contre 18 % en moyenne.

Une entreprise sur deux intègre les risques de burn-out ou de problèmes familiaux liés aux déplacements répétés ou de longue durée de ses salariés dans sa politique de gestion des déplacements.

La solution du vélo électrique, qui ne demande pas une condition physique particulière et permet de se déplacer sur des distances plus conséquentes que sans assistance électrique, est apparue comme évidente. Grâce aux financements de la Maison de l'emploi et de la formation professionnelle (Mefp), du Conseil régional et de la Fondation Macif, la location d'un vélo à assistance électrique revient à 65 euros par mois à la structure qui le met à disposition des volontaires... qui restent à convaincre.

PLANS DE DÉPLACEMENTS

L'enquête du Laboratoire de la mobilité inclusive révèle que quatre employeurs sur dix ont rencontré des difficultés à pourvoir un poste pour des questions de transport. Reste que leur proactivité diminue à mesure que le chômage augmente (lire aussi l'entretien p. 25).

En revanche, la question commence à émerger dans le cadre des politiques de qualité de vie au travail (QVT). Une entreprise sur deux intègre les risques de burn-out ou de problèmes familiaux liés aux déplacements répétés ou de longue durée de ses salariés dans sa politique de gestion des déplacements, selon l'enquête menée pour le Forum vies mobiles (3). « Les déplacements

liés au travail ou les déménagements occasionnent de la fatigue et du stress », commente Sylvie Landrière, directrice du Forum vies mobiles. L'enquête montre la volonté des employeurs de s'en préoccuper davantage à l'avenir, notamment en mettant en place des plans de déplacements d'entreprise (PDE) ou des plans de déplacements interentreprises (PDIE, lire p. 23).

Pour faire avaler la pilule d'un déménagement, il ne faut pas négliger l'amélioration des accès au transport. En 2008, en regroupant à Villeneuve d'Ascq (Nord) l'ensemble des 2 005 collaborateurs des fonctions support jusqu'alors éparpillés dans Lille, Auchan a obtenu de la métropole un arrêt de bus à 200 mètres de l'entrée du site. De quoi faciliter la venue des 150 salariés qui ont opté pour le transport en commun afin de rejoindre la banlieue de la capitale nordiste.

Le géant de l'hypermarché a mis en place un vélopôle avec des prêts de 20 deux-roues depuis la station de métro la plus proche. Mais la solution qui a remporté le plus de succès est « la plateforme de covoiturage interne qui a séduit un salarié sur dix. Ses adeptes bénéficient d'une place de parking à l'entrée du site en récompense. Une application sera développée début 2017 pour en faciliter encore l'accès », souligne Véronique Gaucher, direc-

trice des services généraux du site d'Auchan.

Chez Humanis, « les fusions engendrent des déplacements de personnels, des ouvertures de sites et des postes en doublon, admet Ludovic Lézier, son DRH. Pour développer l'entreprise sur l'ensemble de l'Hexagone et parce qu'un poste coûte moins cher en province qu'à Paris, l'entreprise vise à transférer 400 postes depuis l'Ile-de-France vers les régions d'ici à 2018, voire 2020. » En 2016, 45 personnes se sont portées volontaires après avoir visité leur future ville avec leur famille ainsi que leur lieu de travail, participé à des opérations « Vis ma vie » de quelques jours et obtenu des aides pour leur déménagement. Avec un droit de retour d'une durée de six mois si leur nouvelle vie loin de Paris ne leur convient pas.

S'agissant des trajets entre domicile et travail, Humanis rembourse 60% de la carte de transports en commun et cofinance un quart de l'achat des vélos électriques. La société a organisé une plateforme de covoiturage qui a

fait ses preuves pendant les pics de pollution de décembre dernier en région parisienne, avec 250 inscrits sur 2 500 salariés franciliens. Et ce, « dans l'optique de diminuer de 15% le bilan carbone de l'entreprise d'ici à 2018 », indique Vincent Camour, le directeur du développement durable. Car, après la QVT, le transport fait aussi son apparition dans les politiques de responsabilité sociale des entreprises (RSE).

ROZENN LE SAINT

① Le Laboratoire de la mobilité inclusive rassemble des acteurs publics et privés impliqués dans le domaine, comme l'Ademe, la Croix-Rouge française, la Fondation agir contre l'exclusion (Face), Pôle emploi, Keolis, Wimoov, etc.

② Enquête réalisée par le cabinet Auxilia, à la demande de Voiture & co (devenu Wimoov) et de Total, auprès de 699 Français en insertion (chômeurs et allocataires du RSA), 167 structures accompagnatrices (Missions locales, CCAS, Pôle emploi, etc.) et 165 entreprises et administrations.

③ Think tank de la SNCF, enquête réalisée auprès de 340 DRH en septembre 2015.

Le transport, troisième poste de dépense des Français

Le manque de moyens financiers représente le premier frein à la mobilité, selon l'enquête Auxilia 2013. Un constat qui n'a rien d'étonnant quand on sait que le transport occupe en France le troisième poste de dépense des ménages : en 2015, les Français y ont consacré en moyenne 4 300 euros par an, soit 360 euros par mois, ce qui équivaut à 11% de leur budget. Même si cela dépend de leur lieu d'habitation, à Paris ou ailleurs, essentiellement. Avec seulement 0,8 voiture pour un ménage habitant dans la capitale, il y consacre moins d'argent et « peut plus facilement modérer l'utilisation de son véhicule en utilisant les transports en commun » note l'Insee. D'autant plus que son employeur est tenu de financer à hauteur de 50%. Un ménage vivant en milieu rural possède deux fois plus de véhicules : 1,6 en moyenne. La voiture reste utilisée quotidiennement par près de trois quarts des Français, selon le baromètre Sofinco 2016. Sept actifs sur dix se rendent à leur travail en voiture, contre moins de 15% qui utilisent les transports en commun. ♦

PLANET AIRPORT ET 6THÉMIS

VTC SOLIDAIRES EN QUARTIERS PRIORITAIRES

La start-up 6Thémis propose de résoudre un paradoxe : répondre à la pénurie de transports publics dans les quartiers mal desservis, dont la population est la plus éloignée de l'emploi.

L'idée est de surfer sur la vague des VTC (véhicule de transport avec chauffeur). Sans double peine pour les quartiers éloignés. Car, pour l'heure, les plateformes comme Uber fixent le tarif des courses en fonction de l'offre et de la demande : résultat, une course coûte plus cher de banlieue à banlieue qu'au cœur de Paris. L'idée d'un VTC solidaire est de calculer un tarif dégressif pour le passager en fonction de l'utilité

sociale de son déplacement. Et, pour combler le manque à gagner, ce sont les bénéficiaires du trajet qui mettent au bout. Typiquement, les travailleurs en horaires décalés du Val-d'Oise, qui peinent à trouver des moyens de transport collectifs pour se rendre à leur travail. Leur employeur pourrait alors financer une partie de leur trajet, ainsi que les collectivités locales qui, de ce fait, n'ont pas besoin de mettre en place une solution de transport collec-

tif, qu'elles hésitent dans tous les cas à faire perdurer, du fait de son absence de rentabilité.

VOCATION SOCIALE

Les signataires de la charte Entreprises & quartiers pilotée par le ministère de la Ville sont partants, majoritairement, pour tester les services de 6Thémis, née pendant l'été 2016 et incubée par Transdev. Le département du Val-d'Oise, la ville de Sarcelles et l'établissement public de la Plaine de France ont suivi son fondateur, Alexandre Missoffe, pour une expérimentation. En février, la première flotte de trois VTC devrait circuler avec, à leur bord, des chauffeurs anciens chômeurs de longue durée. Car 6Thémis se

veut à vocation sociale, mais aussi solidaire.

Elle a noué un partenariat avec Mozaik RH pour cibler les candidats partants qui seront ensuite embauchés comme chauffeurs en contrat d'insertion par l'association PlanèteAIRport, pionnière des solutions de transport dans les quartiers. Elle est notamment à l'origine de Papa Charlie, créé il y a vingt ans à l'initiative de Patrick Dugard, en charge de la coopération économique et sociale d'Aéroport de Paris (ADP). Ce service vise à rendre accessibles les zones aéroportuaires, ouvertes sept jours sur sept, 24 heures sur 24, en finançant des microcrédits pour l'achat de véhicules aux plus précaires, dé-

TRANSDEV

DES VOITURES À LA DEMANDE EN RELAIS DE

Pour la société de transport, desservir en bus les gigantesques zones industrielles éloignées des cœurs de ville n'est pas rentable. Alors elle mise sur des services hybrides de véhicules partagés.

Dans les zones industrielles, les bus font d'interminables tours et détours. « Les personnes qui vont au terminus perdent beaucoup de temps, alors elles optent pour la voiture. C'est un cercle vicieux car moins il y a de passagers, moins nous disposons de moyens pour améliorer le service et moins il est attractif », expose Marjorie Zwarg-Kergreis, responsable du pôle offre et territoire de

Transdev, qui a mis en place le service Chronopro pour pallier ce problème.

L'idée est de garder les lignes de desserte du centre-ville vers les zones industrielles sans que le bus s'enfonce dans ses méandres. Des voitures à la demande, réservées via une application ou le site internet, prennent ensuite le relais pour déposer les salariés à la porte de leur entreprise à l'arrivée du bus, service compris dans l'abonnement de transport



REPÈRES

Activité
Transports.

Effectif

83 000 salariés.

Chiffre d'affaires

6,6 milliards d'euros en 2015.

porté 1 350 voyageurs en novembre à Vitrolles.

DE NOUVEAUX SERVICES

Muriel Fiolet, employée de l'Office public d'aménagement et de construction (Opac), a opté pour le service. Car, depuis le déménagement du site en 2012 du centre-ville à la zone des Hauts de Beauvais pour regrouper l'ensemble des salariés, elle se plaignait du temps de trajet en bus, de 25 minutes environ depuis la gare pour parcourir 3 km à vol d'oiseau. Après quelques faux départs « avec le chauffeur de la voiture qui ne nous attendait pas quand le bus avait quelques minutes de retard », témoigne la

collectif. Le VTC se greffe ainsi sur le parcours classique.

Le service, mis en application depuis l'été 2016 dans cinq zones industrielles des Bouches-du-Rhône et de l'Oise, commence à prendre ses marques. Il a trans-



REPÈRES

Activité
Transport et insertion.

Effectif
30 salariés.

Budget annuel
1,5 million d'euros.

PDIE RENNES MÉTROPOLE

UN PLAN DE DÉPLACEMENT INTERENTREPRISES POUR EN FINIR AVEC LES BOUCHONS

tenteurs d'une promesse d'embauche. Puis l'ONG a développé First Stade, un service de colis à la demande des entreprises adhérentes comme ADP, Air France ou encore Fedex, qui embauchent des riverains éloignés de l'emploi. Elle mettra donc ses compétences en matière d'insertion au service de 6Thémis « en permettant d'apprendre en faisant », assure Patrick Dugard. Ce qui permettra ensuite aux chauffeurs de poursuivre l'activité VTC à leur compte. **R. L.S.**

Les horaires réguliers et homogènes des salariés de la zone d'activité Atalante Beaulieu, à Rennes, provoquaient l'embouteillage des routes en heure de pointe. Un plan de déplacement interentreprises apporte des solutions.

Il faut 45 minutes pour sortir de la zone Atalante Beaulieu le soir, c'est digne de la région parisienne. Alors, en 2014, Rennes Métropole a lancé un plan de déplacements interentreprises (PDIE) à destination des 200 établissements du site, comprenant 11 300 salariés. Les 29 entreprises qui ont adhéré sont essentiellement les plus grandes, regroupant 8 300 salariés. « Avec la perspective de l'arrivée de la deuxième ligne de métro en 2020 qui desservira le quartier, les normes de stationnement ont été revues à la baisse. En attendant, il est très difficile de s'y garer », reconnaît Marion Steunou, chargée du conseil en mobilité de Rennes Métropole.

L'agglomération a été moteur pour lancer des actions collectives comme la plateforme interentreprises « Covoiturage plus », en 2015 : 500 personnes s'y sont inscrites depuis. Elle a piloté l'achat groupé d'une cinquantaine de vélos à assistance électrique, offrant une remise de 15%. Surtout, la desserte de cette zone a été renforcée en transports en commun, avec une ligne express de bus depuis la gare, calée sur les horaires de train, et une meilleure rotation le midi pour permettre aux personnels de passer leur pause déjeuner dans le centre-ville.

En parallèle, Rennes métropole récompense les entreprises qui mènent le plus d'actions permettant d'améliorer l'accès au site

Des places de parking sont réservées à ceux qui signent une charte s'engageant à venir au moins la moitié de l'année à vélo, en covoiturage ou en transports en commun.



REPÈRES

Activité
Services, essentiellement ingénierie.

Effectif
8 300 salariés.

pour tous. Chez Capgemini, par exemple, les horaires des bus à venir défilent dans le hall d'accueil et sur l'intranet, dans le but de donner davantage le réflexe des transports en commun à ses salariés.

DES PLACES VERTES

À la MGEN, la politique de distribution de places de parking était conflictuelle : historiquement, la direction bénéficiait des places les plus proches, venaient ensuite les cadres, qui avaient également leurs places réservées. Or, sur le site de 330 salariés, il y en a seulement 150. À présent, la plupart sont toujours attribuées par ordre d'arrivée, mais tous postes confondus. En plus, 19 places vertes sont réservées à ceux qui signent une charte s'engageant à venir au moins la moitié de l'année à vélo, en covoiturage ou en transports en commun. « La mesure a été difficilement acceptée par certains managers. En revanche, la majorité des salariés a adhéré », assure Arnaud Moyon, responsable des services généraux du centre de gestion et d'appels de Rennes.

BUS

Beauvaisienne, elle se satisfait de cette solution alternative, qui lui permet de gagner 5 minutes par trajet.

Autre nouveau mode de transport lancé par Transdev et expérimenté à Beauvais depuis le 29 août : Fleetme, une ligne intégrée dans le réseau de transport, mais en covoiturage. Les conducteurs qui parcourent le trajet tous les jours pour se rendre au travail s'y inscrivent et sont mis en contact avec des voyageurs potentiels. Le service est gratuit pour les abonnés et Transdev se charge de reverser 50 centimes d'euros par trajet au conducteur. Une sorte de Blabla-car pour courtes distances sur une ligne fixe. **R. L.S.**

— L'enquête —

Le PDIE a aussi permis la prolongation de deux lignes de bus. « Nous avons à présent un arrêt au bout de la rue, il fallait marcher 1 km auparavant pour arriver sur le site », témoigne-t-il. L'entreprise ayant remporté le prix PDIE décerné par Rennes Métropole, le montant de la carte de transport en commun des salariés est pris en charge à hauteur de 10% par l'agglomération, en plus de la participation de 50% de l'employeur. Résultat, alors qu'en 2014, une vingtaine de salariés prenaient les transports collectifs, leur nombre a doublé en 2015. Enfin, l'entreprise a investi dans un local à vélos fermé pour sa quinzaine de cyclistes. L'an prochain, elle proposera un stage de formation à la conduite en ville à vélo.

Tout comme une entreprise voisine, STMicroelectronics, après le succès rencontré en 2016 lors de la journée d'entretien et de réparation de bicyclettes sur site.

Par ailleurs, l'antenne rennaise a investi 2 000 des 2 500 euros octroyés au site dans le cadre de l'accord d'entreprise QVT signé en 2016 pour financer l'achat d'un vélo classique et la location d'un deux-roues à assistance électrique, qu'elle prête aux salariés volontaires. En 2017, l'accent sera mis sur le covoiturage après que le bilan du potentiel a été réalisé par Mktic qui calcule, en fonction des horaires et des lieux d'habitation, quel salarié aurait intérêt à adhérer. « Cela nous a permis de savoir que, pour que davantage de personnes soient concernées, il faudrait adhérer au réseau de covoiturage inter-entreprises, car nos salariés sont peu nombreux à habiter dans les mêmes communes », indique Jean-Pierre Le Theo, directeur du site rennais. D'ores et déjà, une carte interactive est accessible sur l'intranet pour aider les covoituteurs, même ponctuels, à trouver voiture à leur pied. **R.L.S.**

STMicroelectronics a financé l'achat d'un vélo classique et la location d'un deux-roues à assistance électrique, prêtés aux salariés volontaires.

POCHECO

DES VOITURES ÉLECTRIQUES

Afin d'inciter les salariés à opter pour le covoiturage périurbain dans la métropole lilloise, la formule la plus pratique en horaires décalés, le papetier Pocheco mise sur l'électrique.

Dans le bassin d'emploi de la métropole lilloise, Pocheco ne peine pas à trouver de la main-d'œuvre pour produire ses enveloppes. En revanche, les transports publics ne se bousculent pas pour desservir la petite ville de Forest-sur-Marque (Nord) où se trouve l'usine, coincée entre Villeneuve-d'Ascq et Roubaix, à une dizaine de kilomètres seulement de la capitale des Flandres. Et encore moins pour répondre aux nécessités des trois huit. Car les équipes tournent de 5 h à 13 h puis de 13 h à 21 h et de 21 h à 5 h du matin. Les salariés de Pocheco, implanté dans la commune depuis 1928, se sont organisés spontanément au fur et à mesure afin de venir à plusieurs. En 2010, au moment où l'entreprise réalise son bilan carbone, elle se

rend compte qu'un tiers du personnel pratique déjà le covoiturage spontané. Et cela tombe bien, car elle dispose seulement de cinq places de parking. La vingtaine ou trentaine d'autres conducteurs doivent se garer tout au bout de la rue.

DES FACILITÉS ORGANISATIONNELLES

Mais avec une moyenne d'âge de 42 ans sur le site, les départs en retraite se succèdent et les nouveaux jeunes embauchés ne sont pas forcément aussi partants pour s'organiser à covoiturer avec les collègues. La part de covoituteurs descend à un quart des salariés. Alors l'entreprise tente de les inciter par des facilités organisationnelles. « Que les candidats aient le permis ou une voiture ne compte pas. Nous nous connaissons tous, nous sa-

Entreprise & Carrières
L'HEBDOMADAIRE DES RESSOURCES HUMAINES ET DU MANAGEMENT

L'hebdomadaire des **ressources humaines** et du **management** pour anticiper les évolutions **RH** et développer vos qualités de **managers** !



ABONNEZ-VOUS

LES À PARTAGER

vons qui habite près de telle ou telle commune et qui pourrait emmener la nouvelle recrue», indique Kevin France, consultant au bureau d'études en économie et écologie Ouvert, une marque de Pochecho.

Une fois embauché, le salarié suit une sensibilisation d'une demi-heure à la mobilité et aux formules de transports alternatifs pendant sa journée de formation à la sécurité. Puis des solutions pour passer d'après-midi, de nuit ou de matin sont proposées pour encourager le covoiturage, en fonction des lieux d'habitation

des collègues. Surtout, l'entreprise a créé une association, Moveco, qui a investi dans l'achat de cinq véhicules électriques mis à disposition des covoitureurs, pour coller avec la politique RSE de l'entreprise et de développement durable et avec son apparition dans le film *Demain*, de Mélanie Laurent.

LES FRAIS DE LOCATION PARTAGÉS

Pour amortir l'investissement, les covoitureurs se partagent une facture de location du véhicule de 400 euros par mois, soit

100 euros chacun si elle est occupée par quatre salariés. Et si le conducteur désigné est malade et ne peut se rendre au travail, l'entreprise a tout prévu : elle paie le taxi du collègue habitant le plus près pour qu'il prenne le relais.

« Cela laisse l'opportunité de faire gagner en pouvoir d'achat des salariés sans avoir besoin de les augmenter », résume prosaïquement Kevin France. Lui-même a économisé 200 euros par mois en adoptant la solution de l'électrique, qui lui a permis de se séparer de sa voiture.

Même si l'entreprise est moins partante pour la solution du deux-roues électrique, par crainte des accidents de trajet – le site est en effet cerné par deux grosses routes départementales –, elle prévoit également d'investir dans cette option pour les inconditionnels du deux-roues. **R. L.S.**



REPÈRES

Activité
Papeterie, fabrication d'enveloppes.

Effectif
130 salariés.

Chiffre d'affaires
22 millions d'euros en 2015.

L'INTERVIEW



« Pour les entreprises,
le prix du foncier compte en premier »

BRUNO FAIVRE D'ARCIER

CHERCHEUR AU LABORATOIRE AMÉNAGEMENT ÉCONOMIE TRANSPORTS (LAET, CNRS-LYON 2)

Sur quel profil de travailleur la mobilité pèse-t-elle le plus ?

Les catégories socio-professionnelles les moins élevées occupent des emplois peu qualifiés, le plus souvent en horaires décalés, incompatibles avec les transports en commun. Les plus jeunes peinent à décrocher leur permis de conduire. Ils n'obtiennent pas de prêt bancaire pour s'acheter une voiture avec un CDD. Cela retarde leur accès à l'emploi, notamment en zones urbaines sensibles.

Dans quelle mesure les entreprises s'impliquent-elles pour pallier les manquements des transports collectifs ?

À présent, les entreprises pensent davantage à leur stratégie de localisation en fonction des dessertes en transports en commun,

mais c'est quand même le prix du foncier qui compte en premier. Dans une période de fort chômage, elles ne s'en préoccupent pas tant que cela. Si elles se trouvaient en situation de difficulté de recrutement, elles réaliseraient des efforts. Dans les années 1970, les usines Berliet finançaient des ramassages d'entreprises, par exemple. À présent, les entreprises estiment qu'elles paient déjà une taxe pour le développement des transports et que cela suffit.

Qu'est-ce qui pourrait les inciter à en faire davantage ?

Si STMicroelectronics, Disneyland, Nestlé et d'autres entreprises incitent au covoiturage, c'est qu'elles y ont un intérêt comme récupérer de la surface en parking, par exemple, ou bien que cela contribue à leur image en matière d'environnement.

PROPOS RECUEILLIS PAR R. L.S.