

Brice Navereau
Post-doctorant, Université de Pau et des Pays de l'Adour
Laboratoire SET (UMR 5603), brice.navereau@univ-pau.fr

La prise en compte des mobilités quotidiennes des salariés,
un impératif de performance pour une entreprise internationale, le cas d'Airbus à Toulouse

Le secteur aéronautique établi à Toulouse de longue date, d'abord porté par des constructeurs français puis relayé au début des années 1970 par le consortium Airbus, a largement participé aux processus d'accumulation propres à la dynamique métropolitaine de l'agglomération. D'envergure internationale et inscrit dans une économie globale qui dépasse largement le contexte local, l'avionneur européen n'en est pas moins sensible aux mutations à l'œuvre dans l'environnement direct de son principal site qui cumule les fonctions de conception, d'assemblage et de livraison d'une gamme toujours plus large d'avions. Situé à l'ouest de Toulouse, au cœur du second pôle d'emploi régional, celui-ci doit faire face à un enchevêtrement de territoires où se conjuguent toujours davantage, activités économiques, migrations résidentielles et mobilités quotidiennes. La problématique des déplacements y est d'autant plus vive que ce morceau de ville subit de façon continue une forte croissance démographique jusque dans les franges les plus reculées mettant en exergue les difficultés d'efficacité des dessertes en transports en commun dans des conditions de densité très disparates.

Ainsi, compte tenu d'une utilisation très importante de l'automobile individuelle de ses salariés et de l'encombrement permanent des axes qui mènent au pôle aéronautique, Airbus a mis en place dès 2000, un Plan de Déplacement d'Entreprise ambitieux à partir duquel plusieurs mesures furent pérennisées ou initiées en partenariat avec l'autorité organisatrice de transports locale. L'entreprise s'est alors focalisée sur l'amélioration des services déjà proposés (21 lignes de bus de « ramassage ») et sur la mise à disposition de modes alternatifs performants (réserves foncières libérées pour permettre le passage d'une ligne de bus du réseau urbain), tout en révisant sensiblement les conditions d'accès pour amoindrir la congestion automobile. Conscient que douze années plus tard, la situation continue de se dégrader, notamment en raison de mouvements pendulaires quotidiens d'environ 30 000 personnes et de l'accueil régulier d'un grand nombre de nouveaux salariés, l'entreprise avait besoin de relever les principales faiblesses de son PDE. Pour cela, elle a fait appel à une équipe de géographes du laboratoire LISST-Cieu (UMR 5193) au premier semestre de 2012, afin de mener une enquête quantitative et qualitative à grande échelle auprès des responsables de site et de 6300 salariés.

A partir des résultats obtenus et des échanges à teneur scientifique et opérationnelle, cette contribution propose d'exposer dans quelle mesure une entreprise de premier plan qui doit répondre aux impératifs de la compétition internationale, s'emploie à rendre efficient les transports quotidiens de ses salariés. S'il est entendu que la principale motivation s'appuie avant tout sur une convergence d'intérêts autour des volets économiques (productivité, réserves foncières, coûts du transport), sociaux (sécurité, conditions de travail), et environnementaux (transport en commun et modes doux), il sera question d'expliquer la démarche des services généraux, de donner les principaux enseignements de cette enquête, puis de présenter les actions prévues en interne et l'argumentaire destiné à rester force de proposition face à l'autorité organisatrice des transports, aux collectivités locales et aux autres partenaires institutionnels concernés.

Mots clés : Mobilités quotidiennes, Autorité Organisatrice de Transports, PDE, mobilités alternatives, Toulouse.