



Plan de mobilité d'entreprises

Enjeux et avantages pour l'entreprise, l'employé et la collectivité

Sommaire

- 1. Introduction
- 2. Les plans de mobilités – généralités
- 3. Mise en œuvre des plans de mobilité
- 4. Bilan et perspectives
- 5. Conclusions

Solutions en mobilité

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5

Introduction

Pourquoi agir sur la mobilité liée au travail ?

Constats généraux

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5

La mobilité telle qu'elle est pratiquée jusqu'à présent n'est **pas vraiment compatible avec le principe de développement durable** :

- production de nuisances (bruit, pollution atmosphérique, accidents)
- consommation d'espace importante (routes, surfaces de stationnement)
- dépendance aux énergies non renouvelables, faible efficacité, etc.

Favoriser la transition vers une mobilité plus durable nécessite des **actions coordonnées** :

- **sur l'offre** de transport :
 - investissements dans les infrastructures (développement des transports publics, des itinéraires cyclables, des cheminements piétons, des systèmes de transports en auto-partage, etc.)
 - mesures financières (tarification du stationnement, road pricing, etc.)
 - restriction de l'offre (réglementation du stationnement, zones bleues à macaron, zones de rencontre, etc.)
- **sur la demande** en mobilité :
 - politiques d'aménagement/organisation spatiale (densification, mixité, coordination urbanisation et transports publics, etc.)
 - incitations à l'utilisation de modes de transports alternatifs, actions de promotion et de sensibilisation
 - mesures d'aménagement du temps de travail (flexibilisation des horaires, télétravail, etc.)

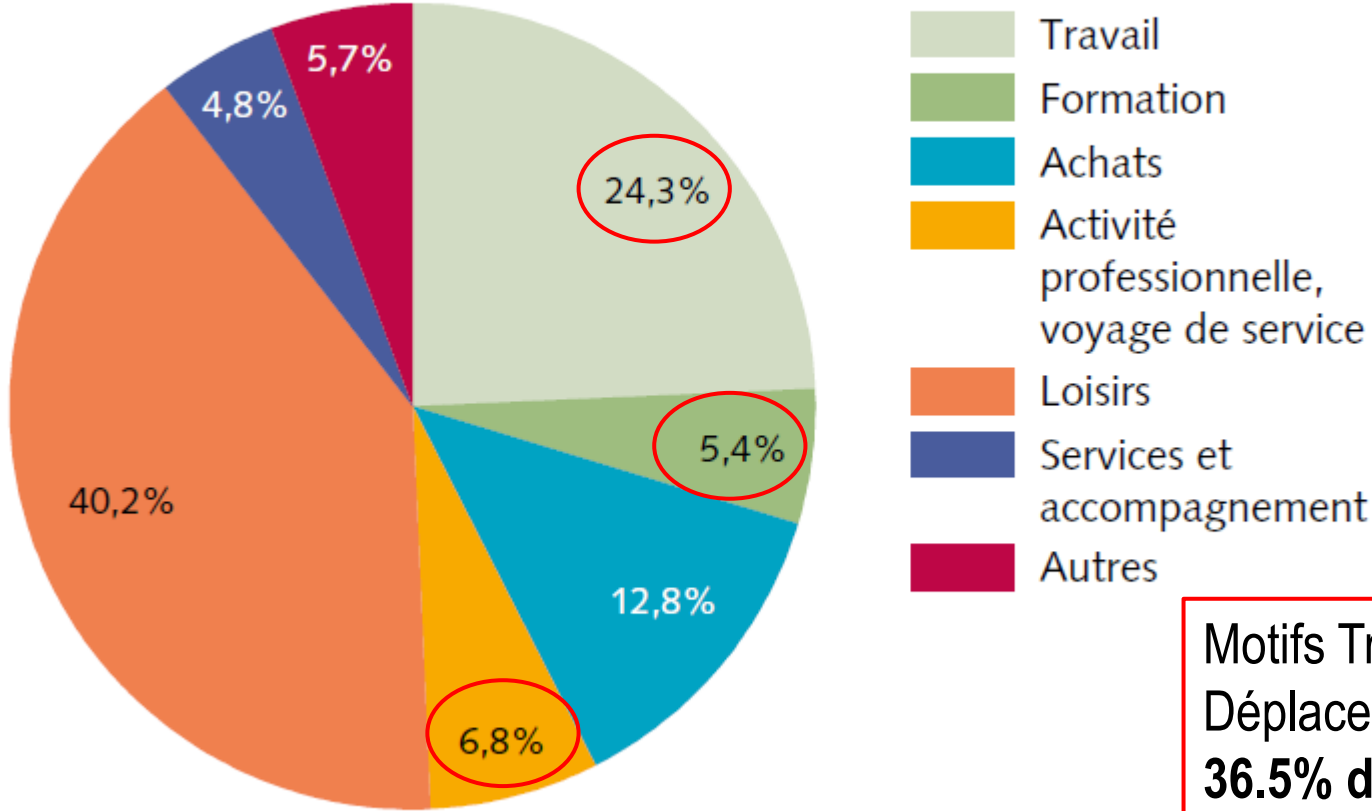
La mobilité liée au travail et à la formation

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5

Solutions en mobilité

La **mobilité** pendulaire et professionnelle : le **2nd motif de déplacement** des suisses en % des **distances** journalières (moyenne : 37km/jour/personne au total) ...

Part des motifs de déplacement à la distance journalière



Motifs Travail + Formation + Déplacements professionnels = **36.5% des distances journalières**

Source: Microrecensement mobilité et transports 2010 © OFS/ARE

La mobilité liée au travail et à la formation

1
2
3
4
5

... mais le **1^{er} motif** en termes de **nombre de déplacements** journaliers (moyenne: 3.8 déplacements/jour/personne)

Motif	Lu-ve	Sa	Di	Total	Part (%)
Travail	1,0	0,2	0,1	0,8	22,5
Formation	0,4	0,0	0,0	0,3	7,8
Achats	0,8	1,0	0,2	0,8	22,1
Activité prof., voyage de service	0,1	0,0	0,0	0,1	3,0
Loisirs	1,1	1,6	1,6	1,3	37,2
Services et accompagnement	0,2	0,2	0,1	0,2	5,7
Autres	0,1	0,1	0,1	0,1	1,7
Total	3,8	3,2	2,1	3,4	100,0

Base: 62 868 personnes cible, étapes en Suisse

Source: Microrecensement mobilité et transports 2010, OFS

Motifs Travail + Formation +
Déplacements professionnels =
1,5 déplacements par jour
(soit 40% des déplacements)

La mobilité liée au travail et à la formation

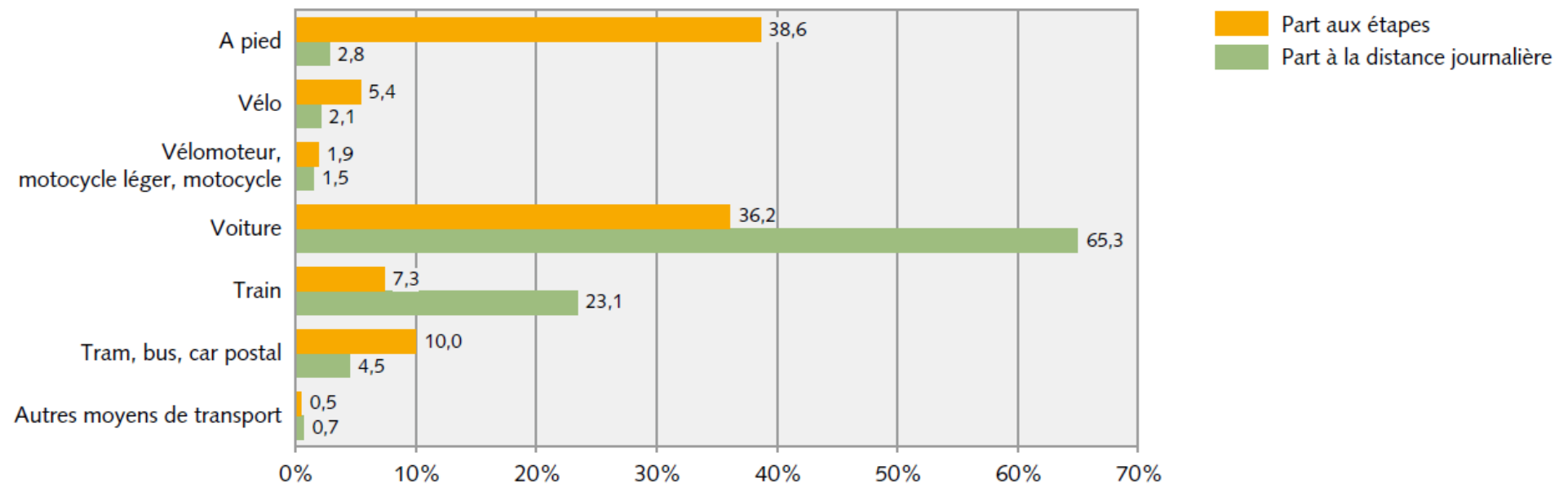
1
2
3
4
5

Les transports individuels motorisés (TIM : voiture, moto, scooter) encore majoritairement utilisés :

- c'est en voiture qu'est effectuée la **plus grande part des distances** (65%) pour le travail
- le nombre d'étapes parcourues à pied est toutefois également important (presque 40%), mais il s'agit en partie d'étapes courtes liées aux trajets en voiture ou en TP
- en moyenne, **un déplacement pendulaire sur deux est inférieur à 5 km !**

Choix du moyen de transport pour se rendre au travail (en %)

G 5.2.1



Base: 59 500 étapes en Suisse pour le travail effectuées les jours ouvrables par les actifs

Source: Microrecensement mobilité et transports 2010 © OFS/ARE

La mobilité liée au travail et à la formation

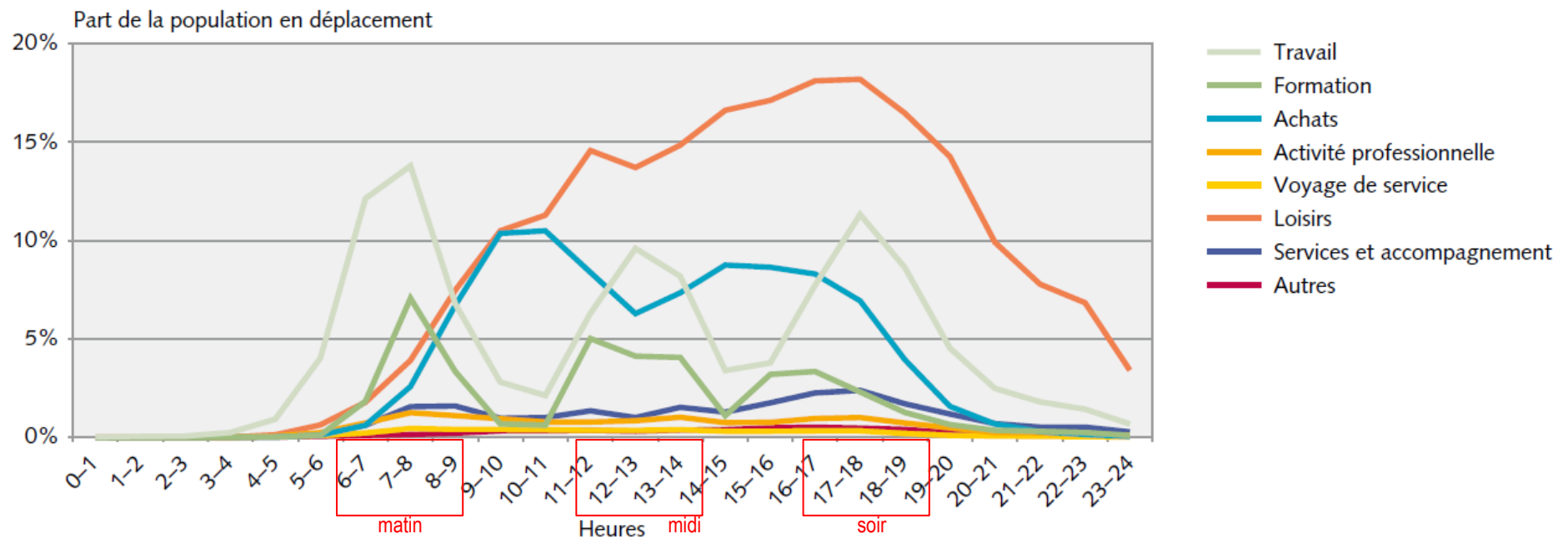
1

Les déplacements liés au travail :

- sont **concentrés** dans le temps et dans l'espace (contribution principale aux congestions des réseaux en heures de pointe)

Pointes de trafic selon le motif de déplacement (en %)

G 3.4.3



- concernent principalement les **villes et agglomérations**, donc des zones densément peuplées (effets de la pollution – atmosphérique et acoustique – accentués)
- sont **structurants** (se répercutent sur les autres types de déplacements)

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5

Les plans de mobilité - généralités

Qu'est-ce qu'un plan de mobilité ?

Définition

1
2
3
4
5

Le plan de mobilité d'entreprise (ou plan de déplacement d'entreprise) :

- concept né aux Etats-Unis dans les années 80, puis importé en Europe dans les années 90
- en Suisse, la démarche est (pour le moment) essentiellement **incitative** (sauf dans le cas de certaines procédures d'autorisations de construire)

Un plan de mobilité correspond à **un ensemble de mesures** mises en place par l'entreprise, dans le but d'influencer la mobilité qu'elle génère pour la rendre plus compatible avec le développement durable :

- **réduire les besoins** en déplacements
- rendre les déplacements **plus efficaces**, en réduisant l'auto-solisme

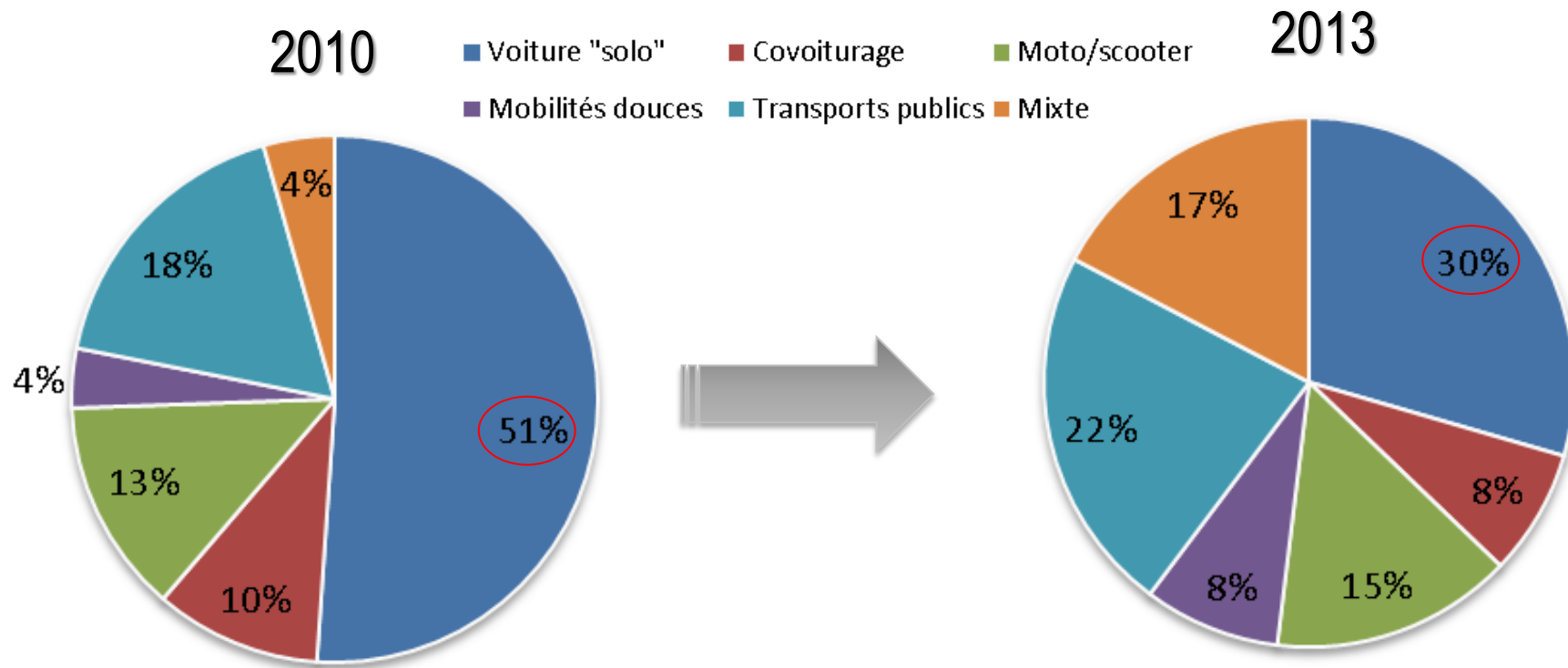
4 domaines d'applications possibles :

1. Déplacements domicile-travail des collaborateurs
2. Déplacements professionnels en cours de journée
3. Déplacements des visiteurs / clients
4. Trafic de marchandises (livraisons)

Principes

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5

Le plan de mobilité est un outil pour atteindre une **répartition modale plus durable**



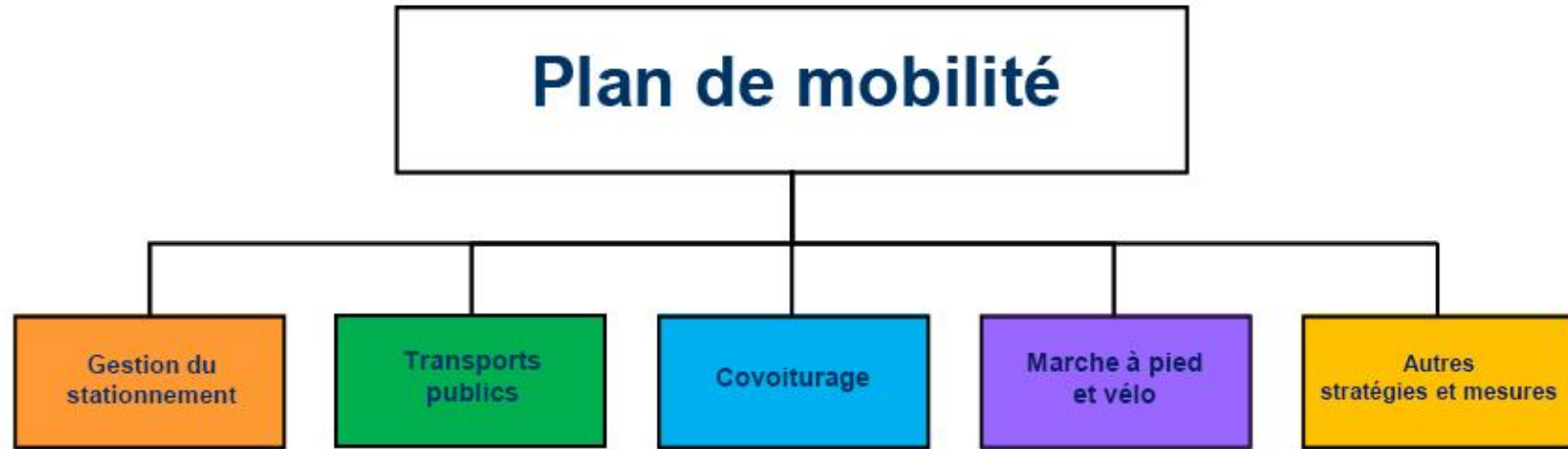
Exemple des effets de la mise en place du plan de mobilité de la FdP à Genève (Source: Citec)

Objectif de réduction de la part modale de l'auto-solisme dans les déplacements pendulaires de 10 à 20% au minimum

Principes

1
2
3
4
5

Explorer l'ensemble des possibilités existantes permettant de diminuer l'utilisation des TIM pour l'ensemble des déplacements générés par l'établissement

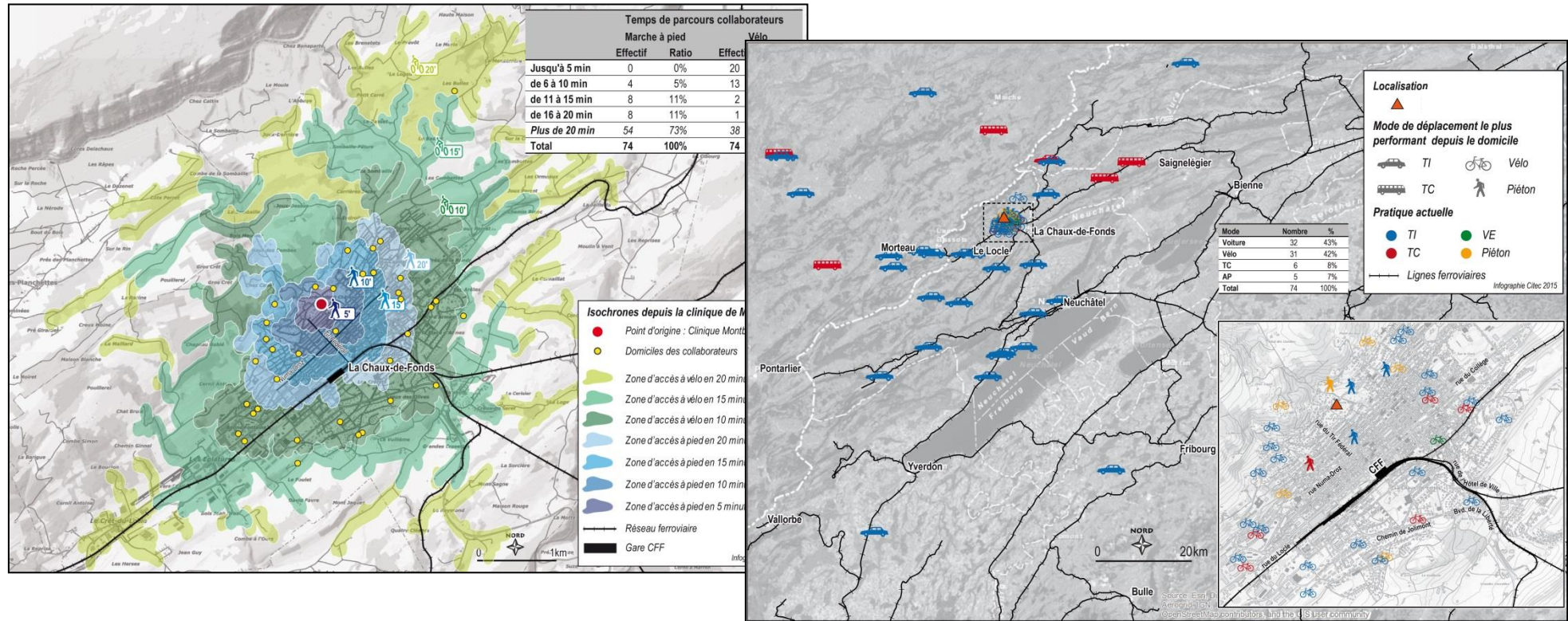


Source: OUM, 2010

Les 5 étapes de la démarche

1
2
3
4
5

1. Préparation et mise en place du projet (récolte données et objectifs)
2. Diagnostic de la situation actuelle (diagno accessibilité & mobilité)



3. Proposition d'un catalogue de solutions (fiches d'action)
4. Mise en œuvre des mesures (phase test, déploiement progressif)
5. Suivi de l'effet des mesures et actions correctives

1

2

3

4

5

Mise en œuvre des plans de mobilité

Quels sont les facteurs de réussite d'un plan de mobilité ?

Quels en sont les avantages et les inconvénients ?

Les facteurs de réussite

1
2
3
4
5

- Choix de **mesures adaptées aux particularités** de l'entreprise, à son contexte

→ *privilégier un mix entre mesures incitatives et dissuasives*



- Des **règles claires, transparentes**, valorisant l'**équité** entre les collaborateurs
- Des **contraintes d'accès**, notamment au niveau du **stationnement**
- Une **communication très active**, et ce dès le début de la démarche
- La **prise en compte des opinions** des collaborateurs («prise de température» par le biais de sondages d'opinion, d'ateliers de discussion ou d'entretiens individuels)
- Une certaine **masse critique** (> 50 employés, mais pas forcément une seule et unique entreprise)
- S'appuyer sur un «temps fort» de l'entreprise: un **déménagement** ou un **agrandissement** (changement des habitudes de déplacement)



Les difficultés

1
2
3
4
5

- L'**inertie** des comportements modaux (par «peur» du changement)
- Des éléments liés à la «**culture de l'entreprise**»
 - faible sensibilité environnementale
 - culture du «tout voiture» ou de «l'automobilité»
 - mise à disposition d'une place de parc gratuite faisant partie des acquis
- Le **fonctionnement de l'établissement**
 - contraintes liées aux horaires (2x8, 3x8, horaires de piquet, etc.)
 - contraintes liées aux types d'emplois (urgences, transport de matériel, etc.)
- Le **financement** des mesures (notamment quand il n'y a pas de mesure pouvant permettre des rentrées financières)



Les avantages de la démarche

1

2

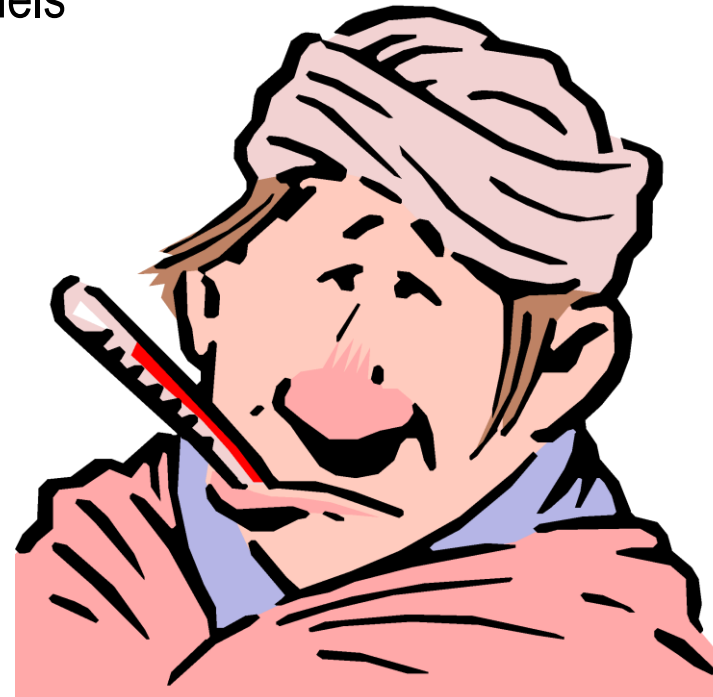
3

4

5

Pour l'entreprise :

- diminution des problèmes de congestion et de stationnement sur le site de l'entreprise
- exploitation de réserves de croissance (espaces de stationnement)
- amélioration de l'accessibilité pour les modes alternatifs
- amélioration des performances écologiques (ISO 14001) et de l'image de marque
- amélioration de la santé des collaborateurs (réduction de l'absentéisme)
- meilleure gestion des déplacements professionnels



*Pour 5% de report modal vers la marche, le vélo...
... diminution d'environ 1% du taux d'absentéisme!*

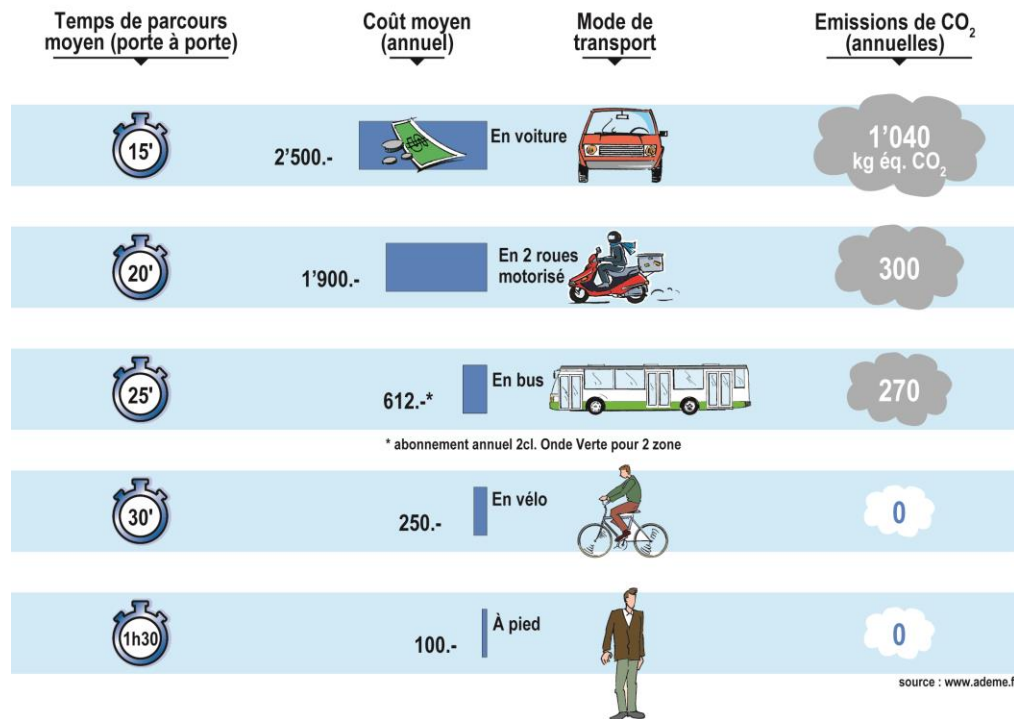
Les avantages de la démarche

1
2
3
4
5

Pour les collaborateurs :

- amélioration de l'équité entre les collaborateurs
- garantie de trouver une place de stationnement pour ceux qui en ont le plus besoin
- réduction du stress et des accidents liés aux déplacements
- réduction des coûts liés aux déplacements
- modification des habitudes de déplacement (mobilité plus durable) également en dehors du travail, sensibilisation, expériences

Comparatif pour un trajet pendulaire de 8km (aller simple)



Gagner du temps ou mieux l'exploiter !

Les avantages de la démarche

1
2
3
4
5

Pour la **collectivité/société** en général :

- accessibilité client / visiteur à l'entreprise facilitée
- réduction de la pollution de l'air, du bruit et des accidents à une échelle locale et régionale (amélioration des «rapports de voisinage»)
- réduction de la congestion des voies de circulation en heures de pointe
- contribution à la diminution des coûts de la santé

Comment transporter 35 personnes ?



Congestion du trafic



Conducteurs sans voiture



Le Bus invisible



Trafic fluide



1/2h d'exercice physique modéré au quotidien réduit de moitié les risques de contracter les maladies cardiovasculaires et les maladies associées au stress

Les risques

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5

Pour l'**entreprise** :

- besoin de contrôle, surveillance
- création de tensions internes, inégalité de traitement
- contournement des règles imposées
- charges financières supplémentaires



Pour les **collaborateurs** :

- stigmatisation des pratiques de mobilité non durables
- effets pervers: par exemple incitation à habiter plus loin du lieu de travail pour bénéficier d'une place de parc selon les critères d'accessibilité
- fiscalisation des avantages mobilité accordés par l'établissement

Pour la **collectivité/société** en général :

- augmentation de la pression sur les places de stationnement public autour de l'établissement
- report du trafic sur les deux roues motorisés (nuisances au niveau du bruit) plutôt que les TP ou les modes doux

Les profils des établissements intéressés par les plans de mobilité

1

Les établissements qui entament cette démarche n'ont **pas tous les mêmes motivations ni les mêmes objectifs** :

2

3

- volonté de montrer l'exemple (agenda21 ou obtention du label «Cité de l'énergie» pour les administrations par ex.)

4

5

- motivation propre : comportement eco-responsable, image d'une société socialement responsable
- réponse à une contrainte forte liée au nombre de places de stationnement (déficit de places)
- réponse à une contrainte légale (par ex. permis de construire)

Leur plan de mobilité n'ont dès lors **pas toutes les mêmes chances de réussite** ni les même obstacles à surmonter...



- 1
- 2
- 3
- 4
- 5

Bilan et perspectives

Quelle est l'efficacité des plans de mobilité ?

Quelles perspectives dans le domaine de la gestion de la mobilité en entreprise ?

Une démarche encore peu répandue à Neuchâtel

1
2
3
4
5

- Le plus grand nombre d'établissements ayant entrepris cette démarche sont des **administrations** et des **entreprises (para)publiques**
- Le nombre d'entreprises privées ayant mise en œuvre de tels plans reste **encore marginal**
 - *mais la dynamique est toutefois positive*

De plus en plus d'entreprises prennent en main la mobilité de leurs employés

Les employeurs qui adoptent des stratégies pour limiter les déplacements en véhicule individuel de leurs collaborateurs sont en nombre croissant. Les mesures varient de



> PRIX MOBILITÉ D'ENTREPRISE 2009



- Au niveau méthodologique, les outils sont disponibles et le **savoir faire** sont là (la démarche reste globalement toujours la même)

L'efficacité des plans de mobilité

1
2
3
4
5

- Les retours d'expérience montre que les plans de mobilité peuvent aboutir à une **réduction de l'utilisation des TIM de l'ordre de 10 à 20 % pour le trafic pendulaire** et de 10 % pour les déplacements professionnels.
- Souvent les **trajets les plus courts** sont remplacés (< 3-5km)
 - *bénéfices écologiques «comptables» parfois réduits mais action sur les comportements*
- En Suisse, on estime à **130 CHF le coût moyen de la tonne de CO₂ épargnée** via un plan de mobilité (sources: Caduff et De Tommasi, 2008)
- Il reste toutefois particulièrement **difficile de mesurer précisément l'efficacité** d'un plan de mobilité

→ *des indicateurs fiables et une méthodologie solide manquent encore (par ex. pour mieux connaître leur efficacité au niveau la santé, de l'absentéisme ou du stress, de l'influence réelle en dehors de la sphère du travail, etc.)*

Etude du Docteur Papart en 2003 :
stress généré par l'utilisation de la voiture
et des conditions de circulation en ville

En lien avec le déploiement du plan de mobilité, l'institution a mené une étude pendant une année auprès de 174 collaborateurs afin d'évaluer son impact sur leur santé et de les sensibiliser aux problèmes du surpoids et de la sédentarité.

Durant cette période, les participants ont pris part à une conférence, à quatre ateliers sur la motivation, l'alimentation, l'activité physique et le comportement et à trois bilans de santé individualisés. Les résultats obtenus sont significatifs:

- modification des attitudes et des comportements,
- diminution du nombre de calories totales consommées,
- augmentation de l'exercice physique régulier,
- diminution de la tension artérielle et du risque relatif de présenter du diabète, une maladie cardiaque et/ou un accident vasculaire cérébral,
- diminution du poids et de la masse grasseuse.

Perspectives

1
2
3
4
5

- Le savoir-faire au niveau du **suivi** et du **monitoring** devrait être davantage développé (outils peu adaptés, quels indicateurs?)
- Etendre la démarche à l'**ensemble d'un site d'activité** (zones industrielles par exemple) offre des perspectives intéressantes :

A Plan-les-Ouates, des entreprises participent à une démarche collective

Les entreprises de la zone industrielle de Plan-les-Ouates se sont associées avec la commune et le canton pour mettre en œuvre un plan de mobilité inter-entreprises, qui vise à proposer des solutions de rechange à la voiture individuelle.



- élargit les possibilités de coordination au niveau du stationnement, permet d'inclure des entreprises de petite taille
 - rend faisables certaines mesures (service de navettes, parc de véhicules en auto-partage, augmentation de la fréquence TP)
 - mais d'importants obstacles : différences de moyens financiers entre les établissements, intérêts et objectifs divergents, gestion plus lourde, etc.
- L'utilisation des **nouvelles technologies** dans le cadre des plans de mobilité reste à explorer (réseaux sociaux, GPS, calculateur carbone)

1
2
3
4
5

Les **conditions cadres légales et fiscales** pour motiver les entreprises à établir un plan de mobilité doivent être repensées :

→ *besoin d'innovations en la matière*

Le travail de **sensibilisation** doit continuer :

- trop peu d'entreprises connaissent la démarche aujourd'hui
- le terme «plan de mobilité» est souvent confondu avec un document d'urbanisme réglant la circulation
- les administrations publiques doivent continuer à montrer l'exemple en adoptant des plans de mobilité pour leurs fonctionnaires

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5

Conclusions

Comment rendre les plans de mobilité incontournables ?

Rendre les plans de mobilité incontournables ?

1
2
3
4
5

- Convaincre que les plans de mobilité **améliorent la compétitivité** des entreprises
- Considérer que leur **efficacité** dépasse le seul domaine environnemental et celui des économies d'énergie
- Passer des incitations «légères» à des incitations plus «lourdes», quitte à **remettre en question peut-être profondément les relations entre l'Etat et les entreprises**
 - *vers une fiscalité du trafic généré ?*
- Le travail de **sensibilisation** doit continuer :
 - encore trop peu d'entreprises connaissent la démarche aujourd'hui
 - le terme «plan de mobilité» est souvent confondu avec un document d'urbanisme réglant la circulation
 - les administrations publiques doivent continuer à montrer l'exemple en adoptant des plans de mobilité pour leurs fonctionnaires

Merci de votre attention !



solutions en mobilité

*Parce que nous n'héritons pas la terre de nos pères
mais la recevons en prêt de nos enfants*

Affaire :

■ 80089.3 Plans de mobilité d'entreprises

Personne de contact :

■ Responsable agence: Lovey Julien

Citec Ingénieurs Conseils SA

Route des Gouttes-d'Or 40
CH-2000 Neuchâtel

Tél +41 (0)32 854 20 79 ■

e-mail: citec@citec.ch ■

www.citec.ch ■