

## entretiens

Philippe Gasser, responsable territoires, Citec SA

**«Une entreprise qui adopte spontanément un plan de mobilité fait preuve d'un état d'esprit de leader»**

Citec SA est un bureau d'ingénieurs spécialisés dans les études de planification, de gestion, d'aménagement et de régulation des systèmes de transport (plan piéton, itinéraires cyclables, parcs de stationnement, parcs urbains, plans de déplacement, etc.). A son actif, notamment: projet définitif et réalisation du Tram 16, projet définitif du Tram Acacias, place centrale à Bienne, place du Molard à Genève. Le bureau se qualifie comme pionnier, en Suisse romande, dans le domaine des plans de mobilité en entreprise. «Nous avons commencé à nous intéresser à ce sujet il y a une dizaine d'années», explique Philippe Gasser, ingénieur. «Nos clients habituels sont davantage des collectivités publiques, mais les efforts en matière de mobilité doivent être plus globaux et l'on ne peut pas laisser de côté les entreprises privées».

*Ont-elles été nombreuses à réagir à vos efforts de sensibilisation?*

Elles pourraient être plus actives qu'elles ne le sont... Même si elles reconnaissent qu'un plan de mobilité serait salutaire à plusieurs points de vue - de leur fonctionnement, de leurs finances, de l'équité entre leurs employés, de leur responsabilité collective -, il leur faut beaucoup de temps pour s'y mettre. Le laps de temps entre la découverte d'un produit qui correspond à certaines de leurs attentes et l'action est parfois surréaliste! Beaucoup d'entreprises réagissent lorsqu'elles ne peuvent plus faire autrement, soit parce qu'elles ont besoin de place et que le seul terrain en réserve est celui où se trouvent les places de stationnement, soit parce qu'elles procèdent

à une refonte complète de leur parc, soit encore lorsqu'elles construisent, parce qu'elles peinent à recevoir les autorisations si elles ne font pas un solide plan de mobilité.

*La question de leur image ne les motive pas?*

Etonnamment pas trop. Pourtant, une entreprise qui adopte un plan de mobilité sereinement, sans contrainte, fait preuve d'un état d'esprit de leader. Elle montre qu'elle est proactive, créative, qu'elle mène une réflexion sur son devenir et celui de la collectivité, qu'elle ne fait pas la politique de l'autruche.

*La Suisse est-elle, en matière de plan de mobilité, en avance ou en retard par rapport aux autres pays européens?*

Elle est plutôt avant-gardiste, mais elle n'est pas la meilleure. Elle a cependant un atout fort en matière de mobilité: une excellente offre ferroviaire.

*Constatez-vous un clivage gauche-droite en matière de mobilité?*

Les gens bien informés, qu'ils soient à gauche ou à droite de l'échiquier politique, ont repéré l'importance du sujet. Cela fait longtemps qu'on ne réfléchit plus, en Europe, selon ce clivage. Mais dans le bassin genevois, certains élus ou certaines associations ont encore des visions dépassées... Ils confondent plan de mobilité et parti pris idéologique. Or notre idée n'est pas de supprimer la voiture, mais d'objectiver les problèmes de mobilité qu'elle entraîne et de rendre attentif aux coûts qu'elle représente: si l'employé devait payer le coût réel de la place de stationnement offerte

par son entreprise, il laisserait sa voiture à la maison!

*Quel est le prix d'une place de stationnement?*

Entre 1000 et 2500 francs par an! Ces montants comprennent l'investissement (40 000, voire 60 000 francs pour une place souterraine), l'électricité, l'entretien, la surveillance, l'immobilisation du terrain, etc. Ils sont souvent indolores pour l'entreprise, sauf lorsqu'elle déménage ou qu'elle s'agrandit et qu'ils se rappellent à son bon souvenir... Mais même dans ce cas, une fois réglés, les problèmes et les coûts de stationnement sont généralement oubliés.

*Lorsqu'on touche à la voiture, on touche à la liberté individuelle, non?*

Cette notion était vraie jusque dans les années 80, mais plus aujourd'hui. Les gens ont un sentiment de liberté en voiture, mais cela ne correspond plus à la réalité. Lorsqu'on voit les files de voitures ralenties, voire immobilisées sur certains axes aux heures de pointe, on a davantage le sentiment que les automobilistes sont bloqués, piégés dans leur véhicule... La voiture offre donc un faux confort.

De plus, elle est contre-productive du point de vue santé. L'homme est trop sédentaire: de nombreux scientifiques le disent. Des études ont montré qu'une entreprise de cent personnes compte annuellement une vingtaine de cas de maladies dues à la sédentarité et que les personnes sédentaires, quel que soit leur âge, sont moins résistantes au stress et plus sensibles à la dépression. Avec l'âge, ces personnes développent davantage de maladies cardio-vasculaires.

*Que proposez-vous comme solution de remplacement?*

Il n'y a pas de solution unique: chaque cas est particulier. Grâce aux outils actuels de géoréférencement, il est possible de donner une réponse personnalisée et la plus objective possible pour chaque entreprise. Nous pouvons localiser, sous respect d'anonymat, les adresses des employés et examiner la faisabilité et le temps de parcours d'un moyen de transport autre que la voiture. En fonction de la distance que chacun doit parcourir pour se rendre au travail, nous proposons des solutions. Par exemple, une distance de moins d'un kilomètre peut se faire à pied (il faut savoir qu'en moyenne suisse un déplacement en voiture sur huit fait moins d'un kilomètre...), de moins de trois kilomètres à vélo. Pour les déplacements plus longs, le vélo électrique est un bon moyen de transport. Quant aux TPG, si l'offre est faible dans les environs d'une entreprise, nous pouvons songer avec elle à des solutions complémentaires (système de navettes, par exemple). Dans tous les cas, nous nous préoccupons du fait que la solution proposée soit une vraie solution de rechange: une liaison de bus toutes les demi-heures ou un trajet qui nécessite trois transbordements, ce n'est pas une bonne solution... Et finalement, dans les situations où la voiture reste un impératif (déplacements commerciaux en cours de journée, par exemple), il existe encore des solutions pour consommer moins de carburant avec les cours eco-drive. Enfin, pour qu'un plan déploie tous ses effets, il faut qu'il soit développé par la direction, puis peaufiné par la base.

Propos recueillis par  
■ Catherine Garavaglia