

Le Léman Express donne aux employeurs de repenser la mobilité

Des trajets difficiles à effectuer en transports publics jusqu'à dimanche dernier sont devenus soudain beaucoup plus faciles. Les employeurs ont tout intérêt à se pencher

UN DOSSIER RÉALISÉ PAR
PIERRE CORMON

Vous voulez agrandir vos locaux? Dans l'agglomération lausannoise, si vous comptez plus de cinquante emplois, il vous faudra présenter un plan de mobilité d'entreprise pour obtenir un permis de construire. A Delémont et à La-Chaux-de-Fonds, le seuil du nombre d'emplois est fixé à trente. A Genève, cette exigence n'existe pas, mais un règlement limite strictement le nombre de places constructibles en fonction de la localisation et de la destination (pour les habitants ou pour les activités). Le canton envisage également de supprimer progressivement les abonnements pendulaires dans les parkings propriété de l'Etat, au profit des habitants et des visiteurs. Il n'exclut pas non plus de rendre payantes les places de parc mises à la disposition des collaborateurs par les employeurs. Même de grandes entreprises demandent à leurs fournisseurs de faire des efforts sur le plan environnemental, no-

tamment en matière de mobilité. «On ira toujours plus dans cette direction», juge Matthieu Chenal, qui travaille pour la campagne Gestion de la mobilité dans les entreprises du programme SuisseEnergie.

Les employeurs ont donc tout intérêt à anticiper et à se pen-

DES HABITUDES QUI POUVAIENT SEMBLER IMMUABLES PEUVENT DONC CHANGER.

cher sur ces questions avant d'y être contraints. D'autant plus qu'ils ont beaucoup à y gagner. Se préoccuper des questions de mobilité permet de projeter une image positive. «De plus, les places de parc coûtent cher», ajoute Chrystelle Charat, directrice de l'unité développement et prospective à l'Office cantonal des transports du canton de Genève. Soit environ cinq mille francs la place construite en surface, vingt à trente mille

francs dans un parking surélevé et de quarante à cinquante mille francs en sous-sol, voire davantage si la construction présente des difficultés particulières, selon une étude de la Fondation des parkings, à Genève. A la location, elles représentent une charge récurrente se chiffrant facilement en milliers de francs par place et par année. Pour un employé, se rendre au travail en voiture représente aussi un coût très sensible. Bref, économiquement parlant, la priorité à la voiture n'est pas très rationnelle.

Or, la mise en service du Léman Express, le 15 décembre, donne une occasion unique aux employeurs du Grand Genève de réfléchir à la mobilité. Des trajets en transports publics très fastidieux jusqu'à dimanche dernier se sont devenus beaucoup moins. Des habitudes qui pouvaient sembler immuables peuvent donc changer. Pour cela, le meilleur moyen est que l'employeur adopte un plan de mobilité. Mais comment procéder, et sur quels outils s'appuyer (lire en page 7)? ■



LA MISE EN SERVICE DU LÉMAN EXPRESS, LE 15 DÉCEMBRE, donne une occasion unique aux employeurs du Grand Genève de

Les balbutiements des plans de mobilité

Le tout premier article de la carrière de l'auteur de ce dossier, en octobre 1992, était consacré... aux plans de mobilité d'entreprise, même s'ils ne portaient pas encore ce nom. Ce qui fait maintenant partie des bonnes pratiques était alors une idée entièrement nouvelle. Il fallait aller jusqu'en Suisse alémanique pour trouver des exemples: Ciba-Geigy, à Bâle, et Landis & Gyr, à Zoug. Ciba-Geigy avait adopté dès 1989 une démarche globale de promotion de la mobilité douce. L'entreprise offrait par exemple un vélo à tout collaborateur d'accord d'abandonner sa place de parc. Quant à Landis & Gyr, elle encourageait ses employés à venir à vélo, notamment en installant des ateliers de maintenance et de réparation ainsi que des douches. L'entreprise comptait ainsi pouvoir supprimer mille places de parc afin



UN VÉLO OFFERT contre l'abandon d'une place de stationnement.

de construire un nouveau bâtiment. L'article permet de mesurer le chemin parcouru en vingt-sept ans. Les organisateurs d'un forum sur le vélo avaient envoyé cent nonante et un questionnaires pour trouver des employeurs genevois encourageant la pratique du vélo. Ils n'en avaient identifié

qu'un seul: la Cave Valaisanne. Le patron, passionné de mountain bike, en avait offert un à chacun de ses employés pour Noël. Mais la plupart d'entre eux l'avaient laissé au garage... ■

«Les entreprises écolos préfèrent le vélo à l'auto», Le Nouveau Quotidien, 03.10.1992

L'union fait la force

Etablir un plan de mobilité d'entreprises, cela demande des ressources et des moyens. Ce n'est pas à la portée de toutes les entreprises. La zone industrielle de Plan-les-Ouates (ZIPLO), à Genève, a donc adopté une nouvelle approche: les employeurs ont mis leurs ressources en commun, il y a une douzaine d'années. Un plan de mobilité interentreprises a été élaboré, avec l'aide de la société Mobilidée, et une centrale de mobilité mise sur pied. Cette dernière propose toute une palette de prestations, aussi bien aux employeurs qu'aux employés: mise à leur disposition de vélos électriques et de navettes, commande groupée d'abonnements de transports publics à prix réduit, conseils personnalisés aux travailleurs, etc.

Si cette approche reste minoritaire, elle a été répliquée ailleurs. C'est par exemple le cas au Centre Commercial & de

Loisirs de La Praille, au Business Park Terre Bonne à Eysins, au-dessus de Nyon, à l'A-One Business Center de Rolle, au Y-Parc d'Yverdon et dans la zone industrielle de la Vuarpillière, à Nyon. Dans certaines de ces zones, l'obligation de participer à un plan de mobilité interentreprises fait partie intégrante du bail. Le district de Nyon vou-

drait d'ailleurs généraliser ces plans de mobilité dans tous les sites d'entreprises du territoire. «En Suisse, ces démarches collectives sont une spécificité romande», remarque Matthieu Chenal. «On les a cités en exemple à plusieurs reprises lors d'événements nationaux consacrés à la mobilité d'entreprise». ■



DES PLANS DE MOBILITÉ cités en exemple.

Make-A-Wish
SWITZERLAND

Nous réalisons les rêves d'enfants gravement malades en Suisse

Faire un don: IBAN CH26 0027 9279 2794 5940Y
makeawish.ch

La fondation pour bâtir votre prévoyance

La CIEPP est une fondation commune à but non lucratif qui œuvre en Suisse dans le domaine du deuxième pilier.

Fondée il y a 50 ans par la Fédération des Entreprises Romandes, elle repose sur un modèle de prestations simple, fiable et transparent. Elle est au service des entreprises et leur propose des solutions de prévoyance durables.

CIEPP
Caisse Inter-Entreprises de Prévoyance Professionnelle
2029 - Avenue de la République 10
CH-1000 Lausanne

Tél. 022 715 33 45
www.ciepp.ch

urs l'occasion

Plan de mobilité mode d'emploi

sur la mobilité de leurs collaborateurs.



réfléchir à la mobilité.

La conception et la réalisation d'un plan de mobilité se font en plusieurs étapes. Elles peuvent être échelonnées sur plusieurs mois dans une grande entreprise ou être beaucoup plus rapides et moins formelles dans une petite. «On n'est pas obligé de faire tout ou rien», estime Chrystelle Charat. «On peut commencer avec des mesures transitoires et développer le plan progressivement.»

Etat des lieux

«Il s'agit d'une étape indispensable pour comprendre quel est le problème à résoudre et pouvoir effectuer des comparaisons», remarque Franco Tufo, fondateur du bureau CITEC, spécialisé dans la mobilité. Dans les moyennes et grandes entreprises, l'enquête peut être faite de manière anonyme. «Elle n'a pas besoin d'être très sophistiquée», remarque Chrystelle Charat. «Quelques questions suffisent. Par exemple: où habitez-vous? Comment vous rendez-vous au travail? Combien de temps mettez-vous? Seriez-vous prêt à changer de moyen de transport si une meilleure solution vous était proposée?» L'enquête réalisée par le Centre de commerce et de loisirs La Praille, à Genève, auprès des entreprises et des employés du site a par exemple montré que plus de 80% des utilisateurs de véhicules privés se disent prêts à utiliser les transports publics si cela n'augmente pas leur temps de parcours de plus de quinze minutes.

Fixation d'objectifs

«C'est peut-être l'étape la plus importante», estime Franco Tufo. Il ne faut pas fixer des objectifs vagues, comme «favoriser la mobilité douce», mais des buts précis et quantifiables, dont on pourra vérifier s'ils sont atteints ou pas: réduire à x% la proportion des employés venant en voiture d'ici à telle date, maintenir leur temps de trajet en dessous de telle durée, etc. Schindler SA Locarno s'est ainsi donné pour but d'atteindre 50% de mobilité durable dans le trafic pendulaire en 2022. «En écrivant ces objectifs, vous allez voir si vous êtes capables de relever le défi», ajoute Franco Tufo. Ils doivent être endossés par la direction, dont le soutien est fondamental.

Choix des mesures

L'éventail des mesures est limité; c'est leur dosage et leur mise en œuvre qui varient d'un plan de mobilité à l'autre. «Leur coût éventuel doit être mis en regard des gains potentiels, par exemple la diminution des surfaces et des coûts liés au parking», observe Chrystelle Charat.

⇒ **Limiter le nombre de places de parc.** Plutôt que d'attribuer celles-ci à tout le monde, aux premiers venus ou aux cadres supérieurs, il vaut mieux définir des critères favorisant la politique de mobilité. On peut par exemple donner la priorité aux employés pratiquant le covoiturage, à ceux pour qui le temps de trajet supplémentaire serait supérieur à telle limite

s'ils devaient venir en transports publics, à ceux qui ont besoin de leur véhicule pour leur travail, etc. A la FER Genève, des collaborateurs qui s'engagent à n'utiliser leur voiture que de manière exceptionnelle peuvent rejoindre un groupe de mobilité pouvant utiliser des places de parc non nominatives. Ces places sont sensiblement moins nombreuses que les membres du groupe.

Encourager le covoiturage.

On peut mettre des outils à la disposition des collaborateurs pour les aider à trouver des covoitureurs, dans ou hors de l'entreprise (des applications mobiles existent pour cela, lire ci-contre). Ou privilégier dans l'attribution des places de parc ceux qui le pratiquent. «Dans

EN ÉCRIVANT CES OBJECTIFS, VOUS ALLEZ VOIR SI VOUS ÊTES CAPABLES DE RELEVER LE DÉFI.

l'arc jurassien, des industries ont même mis des minibus à la disposition de leurs employés domiciliés en France», raconte Matthieu Chenal. «Ils se retrouvent tous les jours au même endroit et conduisent à tour de rôle.» Ce mode de transport étant un peu rigide, on peut adopter des mesures d'accompagnement. «Par exemple payer le taxi au collaborateur si la solution de covoiturage n'a pas fonctionné», ajoute Matthieu Chenal. Une mesure qui a été adoptée par Merck, à Corsiers-sur-Vevey, pour autant que le retour en transports publics ne soit pas possible.

Encourager le recours aux transports publics.

On peut offrir tout ou partie d'un abonnement aux transports publics à tous les collaborateurs habitant à plus d'une certaine distance de leur lieu de travail et renonçant à venir en voiture, comme le fait par exemple la FER Genève. «Cette mesure peut être financée grâce à la réduction des coûts liés au parking», relève Franco Tufo. Elle peut aussi être proposée de façon provisoire, de manière à permettre aux collaborateurs de tester ce mode de transport.

Encourager le recours au vélo.

On peut installer des parkings à vélo et des équipements tels que des vestiaires, des bornes

de recharges de vélo électrique, voire des douches. Le Centre Commercial & de Loisirs de La Praille permet également aux collaborateurs du site d'utiliser un vélo électrique gratuitement pendant un mois. Et l'entrée en vigueur du Léman Express l'a incité à augmenter le nombre de places de parc pour les vélos et à réfléchir à l'installation d'un stand de réparation/entretien. Les Hôpitaux Universitaires de Genève, eux, ont déjà mis sur pied un service de réparation de vélos sur leurs sites. Et la Ville de Nyon subventionne l'achat de vélos électriques par ses collaborateurs.

Repenser les déplacements professionnels.

Les voyages en avion sont ceux qui ont le plus d'impact sur le climat. Est-il indispensable de prendre l'avion pour aller à Paris? La voiture pour aller à Zurich? Ne peut-on pas favoriser les déplacements en train en dessous d'un certain temps de trajet? La mobilité douce pour les déplacements locaux? Ou privilégier les réunions virtuelles? Merck, à Corsiers-sur-Vevey, a ainsi installé le logiciel Skype for Business pour promouvoir les vidéoconférences. Quant à la FER Genève, elle met des vélos et des scooters électriques à la disposition de ses collaborateurs pour leurs déplacements professionnels.

Flexibiliser les conditions de travail.

«Un employé qui travaille à domicile un jour par semaine, c'est 20% de déplacements en moins», observe Franco Tufo. Les heures de présence peuvent également être flexibilisées pour éviter les déplacements aux heures de pointe. Le Groupe E, à Granges-Paccot, a par exemple explicitement prévu de favoriser le télétravail dans son plan de mobilité d'entreprise.

Optimiser la flotte de l'entreprise.

Avant d'acheter de nouveaux véhicules d'entreprise, examiner s'il est vraiment nécessaire de disposer d'une flotte aussi substantielle et si certains déplacements ne peuvent pas être effectués en transports publics ou par la mobilité douce. La ville de Wil (SG) a ainsi décidé de remplacer les déplacements en voiture des concierges par des déplacements en vélos-cargos. On peut également s'abonner à une centrale d'auto-partage du type Mobility. Si l'on décide de racheter des véhi-

cules, privilégier ceux qui sont le plus favorables à l'environnement sur tout leur cycle de vie (ne pas se fier seulement à leur consommation, car d'autres paramètres tels que l'énergie grise et le recyclage des composants ont également un impact substantiel sur l'environnement).

Implication des collaborateurs

L'un des principaux obstacles aux plans de mobilité peut résider dans l'attitude des collaborateurs: personne n'aime changer ses habitudes. Il faut donc les impliquer dès le début, les tenir informés et leur faire réaliser qu'ils peuvent également être gagnants dans le processus. «De nombreuses personnes se rendent au travail en voiture par habitude, sans être conscientes

L'UN DES PRINCIPAUX OBSTACLES AUX PLANS DE MOBILITÉ PEUT RÉSIDER DANS L'ATTITUDE DES COLLABORATEURS.

qu'existent des solutions de rechange beaucoup moins chères pour elles», note Chrystelle Charat. On peut leur fournir les données, par exemple grâce à un logiciel tel que routeRANK (lire ci-contre). Le Centre commercial et de loisirs de La Praille a également imprimé des supports papier indiquant les temps de parcours du Léman Express et le temps qu'il permet potentiellement de gagner par rapport à la voiture.

«On peut prévoir des exceptions, comme laisser un collaborateur utiliser une place de parc si son enfant est malade», conseille Matthieu Chenal. Chez Hublot, à Nyon, toute personne ne disposant pas d'une place de parc individuelle permanente peut en réserver une vingt-quatre heures par an à l'aide d'un outil de gestion de la mobilité. Pour les entreprises qui en ont les moyens, passer par un bureau d'études permet de faire accepter les mesures plus facilement.

Mise en œuvre, suivi et évaluation

Le personnel change, les habitudes évoluent, l'offre de transports également. Il est donc essentiel de faire régulièrement le bilan des mesures adoptées et des résultats qu'elles ont permis d'atteindre, et d'examiner si le plan est encore adapté à l'évolution de la situation. ■

Quelques ressources à connaître

● Les cantons de Genève et de Vaud ont publié une brochure, *Plans de mobilité, Guide à l'attention des entreprises et institutions*, téléchargeable en ligne. Si elle s'adresse plutôt aux gros employeurs, les petits peuvent également y glaner de nombreuses idées.



● Le canton de Genève a mis sur pied un guichet unique pour conseiller les entreprises de toute taille désireuses de repenser leur mobilité: planmobilité@etat.ge.ch, 022 546 79 00. «Il propose des conseils personnalisés pour permettre à chaque entité d'élaborer des plans de mobilité adaptés à sa situation spécifique», assure le canton.

● Le site mobilservice.ch donne toutes sortes d'informations sur les plans de mobilité, ainsi que de nombreux exemples de bonnes pratiques (onglet «Gestion de la mobilité»).



● Le logiciel routeRANK, développé par une spinoff de l'EPFL, permet d'effectuer des analyses très rapides des différentes options disponibles pour effectuer un trajet. Il évalue notamment le coût, le temps et l'impact écologique de chacune d'entre elles, en fonction de l'heure du trajet et du type de véhicule. Les fonctionnalités de base sont gratuites et des analyses plus poussées et personnalisées peuvent être effectuées moyennant paiement.

● Le logiciel fairpark.io permet de gérer ses places de parc avec des critères d'attribution et de gérer la facturation.

● Des applications permettent de gérer la mobilité de l'entreprise, et notamment le covoiturage. C'est par exemple le cas de bepooler.com et de mobalt. Cette dernière «a un succès énorme au Tessin», remarque Matthieu Chenal. Très réputée dans le milieu, elle est pour l'instant disponible uniquement en anglais et en italien, mais devrait être traduite en allemand et en français en 2020. «S'il y a des personnes intéressées avec des projets concrets pour lesquels l'utilisation de MobAlt pourrait être utile, nous pouvons anticiper les travaux de traduction», assure Davide Marconi, Partner.



● Plusieurs bureaux d'études aident les employeurs d'une certaine taille à mettre sur pied des plans de mobilité. En Suisse romande, les plus connus sont Mobilidée, CITEC, Transitec et büro für mobilität. On peut également citer Climate Services, Ecoscan, RGR et Team+.

● La campagne Gestion de la mobilité dans les entreprises de SuisseEnergie prend malheureusement fin le 31 décembre. ■

PME
Indépendants
Professions libérales

Prêt professionnel

investissement et fonds de roulement

Banque Cantonale de Genève
058 211 21 00

BCGE.ch