

Mars 2011

Des exemples de Plans de déplacements d'entreprises (PDE) à travers l'Europe



INSTITUT
D'AMÉNAGEMENT
ET D'URBANISME

ÎLE-DE-FRANCE



Des exemples de Plans de Déplacements d'Entreprises (PDE) à travers l'Europe

mars 2011

IAU île-de-France
15, rue Falguière 75740 Paris cedex 15
Tél. : +33 (1) 77 49 77 49 – Fax + 33 (1) 77 49 76 02
<http://www.iau-idf.fr>

Directeur général : François Dugeny

Directeur du département mobilité et transport : Alain Meyère

Etude réalisée par Frédérique Prédali, Dominique Riou et Judith Commenges (stagiaire)
Maquette réalisée par Sylvie Castano
N° d'ordonnancement : 5.09.015

Crédits photo de couverture : Dominique Riou, Jean-Claude Pattacini, Elisabeth Bordes-Pagès

Sommaire

Introduction.....	3
1. La démarche PDE.....	4
a. Objectifs d'un PDE.....	4
b. Contenu d'un PDE.....	5
c. Une démarche élargie : les PDIE.....	6
2. L'essor, en Europe, des PDE et des politiques de management de la mobilité.....	8
3. Quelques exemples de PDE mis en œuvre à travers l'Europe.....	10
a. Méthodologie.....	10
b. Les 10 exemples sélectionnés.....	10
c. Tableau de synthèse.....	11
4. Analyse des cas retenus.....	13
a. Les points forts.....	13
b. Les obstacles et les facteurs d'échec.....	15
Conclusion : des arguments pour la mise en œuvre de PDE en Île-de-France.....	17
Annexes : les 10 fiches PDE Europe.....	19

Introduction

Ce travail de présentation de plans de déplacements d'entreprise (PDE) européens se place dans le cadre de la démarche Pro'mobilité, regroupement d'acteurs franciliens publics et privés, dont le but est de créer les conditions favorables au développement de ces plans de déplacements d'entreprises.

Les partenaires PRO'MOBILITÉ sont :

- la Région Île-de-France
- l'ADEME Île-de-France
- l'ARENE (Île-de-France)
- l'IAU Île-de-France
- la DRIRE Île-de-France
- le STIF
- les CCI et CRCI
- le CERTU

Pro'mobilité est né du projet européen COMMERCE¹ dans lequel la Région Île-de-France et l'ARENE sont partenaires. Ce projet vise à développer les PDE en Europe en proposant des outils et en favorisant les échanges d'expériences et de savoir-faire.

En septembre 2008, la diffusion du guide « réussir son PDE »² a permis de faire connaître Pro'mobilité auprès des acteurs économiques franciliens.

Depuis, le dispositif se construit au fur et à mesure des outils mis à la disposition des établissements. Un portail internet dédié aux PDE a été ouvert au printemps 2010 : www.promobilite.fr. Grâce à de nombreuses informations et actualités sur le sujet, il a pour objectif de faciliter et d'encourager les entreprises dans leurs démarches PDE.

Dans le cadre de cette démarche, le présent recueil de PDE européens contribue à alimenter un corpus de connaissance et peut constituer à la fois une source de référence en bonnes pratiques et un support pédagogique pour convaincre de futurs candidats à la démarche PDE.

¹ Le sigle COMMERCE signifie « Creating Optimal Mobility Measures to Enable Reduced Commuter Emissions ». COMMERCE fait partie de l'appel à projets « Energie Intelligente Europe 2007-2010 », programme en faveur d'une utilisation plus efficace de l'énergie et de l'emploi des énergies renouvelables.

² Le guide « réussir son PDE » est disponible au téléchargement sur le site www.promobilite.fr

1. La démarche PDE

Un **Plan de Déplacement d'Entreprise (PDE)** est un outil au service de tout employeur souhaitant favoriser les déplacements durables des personnes et des biens liés à son activité. Que ce soit pour des entreprises, des collectivités, des administrations, des espaces commerciaux...

La démarche PDE s'inscrit dans les politiques de mobilité durable. Elle appartient à la famille des dispositifs qui cherchent à agir sur la demande en déplacements afin de réduire l'usage de la voiture individuelle et promouvoir l'usage des modes de transport durable, famille appelée « **Management de la Mobilité** » (MM). Le management de la mobilité regroupe des actions et des outils principalement fondés sur l'information et la communication : c'est l'intégration de mesures de bon sens liées à l'organisation des services et la coordination des actions des différents partenaires.

a. Objectifs d'un PDE

Le guide méthodologique Pro'mobilité « Réussir son PDE » énonce un certain nombre d'objectifs pour les PDE dont peuvent s'emparer en tout ou partie les établissements qui se lancent dans la démarche.

L'objectif premier d'un PDE est bien de rationaliser l'organisation des déplacements liés à l'activité de l'établissement. Le plan d'actions doit inciter à :

- ✓ Réduire les besoins de déplacements : en favorisant le travail à domicile et la téléconférence ; en louant des bureaux partagés dans différents sites de l'agglomération ; en aidant les salariés à trouver un logement à proximité du bureau ; en proposant des services aux salariés sur le site pendant la journée, tels que crèches, commerces ou pressing ...
- ✓ Optimiser les déplacements : en faisant la promotion du covoiturage ; en créant une fonction de « conseil en mobilité » pour renseigner et orienter les salariés ou visiteurs ; en facilitant les horaires flexibles pour adapter les horaires des salariés à ceux des transports en commun...
- ✓ Transférer les déplacements vers des modes alternatifs à la voiture individuelle : en remboursant tout ou partie des abonnements aux transports collectifs ; en créant des aires de stationnement adaptées aux vélos, sécurisées et au plus près de l'entrée des bureaux ; en proposant aux salariés des services d'autopartage ; en améliorant les cheminements des piétons autour du site...

Cela doit permettre à l'établissement par exemple de réduire les coûts et d'optimiser la gestion des déplacements professionnels, ou encore de valoriser le foncier par une meilleure gestion des espaces affectés aux parkings...

Au-delà des questions de transport, les solutions mises en place dans le cadre de PDE concernent également les pratiques de management, l'organisation du travail, les relations sociales... Les PDE permettent parfois d'élargir le champ de recrutement

d'une entreprise, d'en favoriser l'accès pour les clients/visiteurs, et même de limiter l'absentéisme.

Le PDE devient progressivement un nouvel outil d'organisation et de management, contribuant à l'amélioration de la performance d'un établissement tout en valorisant son image auprès de son personnel, mais aussi auprès des partenaires, clients ainsi qu'auprès des autorités publiques. En effet, les collectivités profitent directement des effets des PDE mis en place par les établissements de leur territoire, PDE qui peuvent même les inspirer pour leur propre politique de mobilité durable (voir les fiches sur les cas genevois par exemple).

Le PDE peut faciliter aussi la gestion des ressources humaines par la réduction du risque d'accident routier qu'induit la diminution de l'usage de la voiture. Il doit également être considéré comme un projet commun fédérateur pour l'entreprise, porteur d'identité et d'image.

Enfin, de manière plus générale, Le PDE est clairement au service du développement durable et profite à l'ensemble du territoire et de la collectivité : préservation de l'environnement et amélioration de la qualité de vie, renforcement des liens entre partenaires (entreprises, transporteurs, usagers, collectivités...), renforcement de l'attractivité.

b. Contenu d'un PDE

Toute démarche PDE commence par poser un diagnostic sur les déplacements des salariés, le plus souvent à l'aide d'une enquête individuelle, puis s'en suit un plan d'actions. Il ne s'agit pas de proposer une solution transport mais un ensemble cohérent d'actions destinées à inciter les salariés à réduire l'utilisation individuelle de leur voiture pendant leurs déplacements domicile-travail et/ou leurs déplacements exclusivement professionnels. Plus généralement, un PDE peut aussi s'intéresser aux visiteurs, clients ou fournisseurs amenés à se rendre sur le site de l'établissement.

Les actions possibles dans la mise en place d'un PDE sont nombreuses. Les établissements peuvent favoriser :

- ✓ La marche à pied par la communication (les itinéraires, les isochrones, les bénéfices sur la santé...) ou par des améliorations au niveau de la sécurité routière aux abords du site (ou d'autres actions comme l'organisation des trajets en groupe de piétons et comme l'octroi de primes) ;
- ✓ La pratique du vélo, par la mise en place de garages à vélo, l'aménagement de pistes cyclables ou la mise à disposition de douches et de vestiaires, des remises sur l'équipement en vélos et casques. Des vélos électriques, mis à disposition, peuvent faciliter la transition voiture-vélo ;
- ✓ L'utilisation des transports en commun, grâce à une meilleure desserte consentie avec l'organisme de transport local ou encore encouragée par des incitations financières ;

- ✓ Les navettes dédiées par bus de société et taxis collectifs qui peuvent constituer une offre de transport collectif complémentaire ou de substitution ;
- ✓ La gestion du stationnement automobile, mesure à part entière avec par exemple une réduction du nombre de places disponibles ou un parking rendu payant pour les employés ;
- ✓ L'autopartage, avec la mise en place d'un pool de voitures qui peut nécessiter la prise d'un contrat avec une entreprise spécialisée ;
- ✓ Le covoiturage, qui est souvent encouragé par l'octroi de certaines facilités telles que des places de parking plus proches de l'entrée de l'entreprise, ou la gratuité du parking. Le covoiturage se développe surtout lorsqu'il est bien organisé au sein de l'entreprise, avec par exemple un site Internet à l'appui ;
- ✓ Le télétravail, qui est encore une action peu mise en place des PDE. Il peut s'agir de travail à domicile ou de travail dans un télécentre avec des bureaux décentralisés et équipés situés à proximité des zones d'habitations des employés, ou de solutions plus faciles à mettre en œuvre comme la téléconférence ;
- ✓ Les conseils en mobilité et la communication, mesures complémentaires et indispensables au succès de tout PDE.

Un PDE est une démarche qui se construit dans le temps. Il faut de six à douze mois en moyenne pour mettre en œuvre les premières actions. Si les actions sur les modes de transport sont relativement faciles à imaginer et à mettre en œuvre, les solutions qui se rapportent au management bousculent la culture de l'entreprise.

Un **bon projet repose** sur :

- ✓ la désignation d'un pilote-chef de projet, chargé du management interne,
- ✓ la formalisation d'un dispositif de concertation et de décision pour coordonner l'ensemble des acteurs concernés,
- ✓ une large communication à chaque étape du PDE.

c. Une démarche élargie : les PDIE

L'acronyme PDIE désigne Plan de Déplacements Inter-entreprises³, appelé aussi PDE de zone.

En effet, les démarches PDE peuvent se décliner en PDIE sur une zone d'activités, ou « se propager » aux établissements voisins partageant des problématiques communes, comme par exemple le covoiturage ou la desserte en bus.

Les porteurs de projet de PDIE peuvent être des collectivités locales, des gestionnaires de zone, des associations d'entreprises.

³ Pour aller plus loin... Cf. guide OREE / ADEME " Le Plan de déplacements inter-entreprises - Un outil de management de la mobilité sur les zones d'activités" paru en 2009

Le principe est de compléter les démarches individuelles des établissements par une démarche territoriale ou sur une zone regroupant de nombreuses implantations.

Le PDIE présente l'avantage de permettre des interventions à une échelle pertinente pour analyser les problématiques transport et être en mesure d'apporter des solutions en mutualisant les moyens des entreprises. Un PDIE crée une synergie entre les démarches PDE et les autres approches territoriales d'amélioration des déplacements comme les PLD (plans locaux de déplacements) ou les PDES (Plan de Déplacements d'Etablissements Scolaires) et permet de rapprocher les entreprises des collectivités.

2.L'essor, en Europe, des PDE et des politiques de management de la mobilité

Une prise de conscience récente des enjeux environnementaux et l'augmentation constante de la congestion automobile dans les zones urbaines qui affectent l'accès aux zones d'emploi ont accéléré l'émergence des PDE et des autres outils de management de la mobilité partout en Europe.

Né dans les années 1970 aux Etats-Unis, le concept de « Mobility Management » (Management de la Mobilité ou MM) se développe en Europe au début des années 1990 aux Pays-Bas et en Allemagne avec un système centralisant l'information sur les transports au sein d'une même institution appelée « Centrale de Mobilité ».

Ce concept recouvre une approche à la fois globale et pratique de la mobilité durable : il désigne l'approche visant à rationaliser l'usage de la voiture au profit des modes alternatifs, qu'il s'agisse de la marche à pied, du vélo, des transports en commun, du covoiturage (ou encore d'autres modes de transports alternatifs), et ce en intervenant essentiellement sur la demande. Le management de la mobilité est donc une démarche transversale et souple, qui est complémentaire aux politiques classiques de développement de l'offre de transport.

Le management de la mobilité s'étend peu à peu à d'autres pays européens, et l'Union Européenne s'en empare en 1994 avec un programme de Management de la Mobilité réunissant les projets MOMENTUM (Mobility Management for the Urban Environment) et MOSAIC (Mobility Strategy Applications in the Community).

A la fin du projet MOMENTUM en 1997, la Conférence européenne sur le Management de la Mobilité (ECOMM) est créée dans le but de rassembler les acteurs européens concernés par le développement du Management de la Mobilité et elle a lieu depuis tous les ans. Un portail Internet spécifique est créé pour gérer la conférence ECOMM : EPOMM (www.epomm.org) dans le but de soutenir l'échange d'information et d'expériences entre les différents pays.

D'autres projets se sont attachés à promouvoir des outils spécifiques de management de la mobilité en partenariat avec des villes européennes pilotes sur ces sujets. Concernant spécifiquement les PDE, le projet européen COMMERCE (Creating Optimal Mobility Measures to Enable Reduced Commuter Emissions) a été créé afin de spécifiquement augmenter le nombre et la qualité des PDE en Europe.

Enfin, dans de nombreux pays européens, et c'est le cas en France, un contexte réglementaire et législatif se met en place pour encourager le développement de ces démarches. Ainsi, en France, les PDE sont considérés comme des actions prioritaires dans le cadre des plans « climat » et « santé-environnement ». Les PDE font également souvent partie des dispositifs requis par les Plans de Déplacements Urbains (PDU).

La mise en œuvre d'un PDE reste la plupart du temps une démarche volontaire. Cependant, le contexte législatif évolue : en Ile-de-France, le Plan Régional pour la Qualité de l'Air (PRQA) en vigueur a imposé par l'arrêté inter-préfectoral du 30 octobre 2008 la mise en place d'un PDE dans environ 150 entreprises et établissements fortement générateurs de trafic. Autre exemple, à Londres, l'élaboration d'un PDE peut être un préalable obligatoire, dans certaines zones, pour obtenir un permis de construire.

Dans ce contexte de recommandations ou d'obligations, mais surtout de prise de conscience par les entreprises et le monde économique des enjeux liés aux déplacements des employés, les PDE deviennent une démarche de plus en plus répandue. A titre d'exemple, l'ADEME a dénombré en 2009 plus de 100 PDE en Île-de-France alors qu'ils n'étaient qu'une vingtaine quatre ans plus tôt.

3. Quelques exemples de PDE mis en œuvre à travers l'Europe

a. Méthodologie

La pédagogie par l'exemple est une nécessité : il faut convaincre et montrer que des changements sont possibles, que des actions nouvelles peuvent avoir un effet.

Pour ce faire, l'élaboration de fiches d'exemple à partir de différents PDE mis en œuvre à travers l'Europe peut contribuer à la diffusion d'un savoir-faire, l'essentiel étant de mettre en exergue des cas de PDE concrets et aboutis à partir desquels il est effectivement possible de dégager des « bonnes pratiques ».

Dans cette optique, 10 fiches de cas ont été élaborées à partir de PDE européens qui ont été sélectionnés afin de montrer :

- ✓ la diffusion de la démarche PDE dans de nombreux pays d'Europe,
- ✓ des cas diversifiés d'établissement et d'activités (hôpital, aéroport, PME...), d'acteurs mobilisés selon les différents contextes nationaux ou locaux,
- ✓ des actions mises en place selon des problématiques de déplacements différentes ainsi que des localisations variées des entreprises (centre-ville, périphérie, périurbain),
- ✓ les difficultés rencontrées et les solutions retenues,
- ✓ enfin, des PDE reconnus pour avoir intégré des solutions innovantes (et ayant reçu des prix ou des récompenses à ce titre de la part de collectivités, projets européens ou associations de promotion).

b. Les 10 exemples sélectionnés

Les 10 exemples de PDE européens sélectionnés sont les suivants :

- ✓ le PDE de Stansted Airport Limited/BAA à Londres, Royaume-Uni
- ✓ le PDE de l'aéroport international de Genève, Suisse
- ✓ le PDE d'un centre de maintien à domicile à Genève, Suisse
- ✓ le PDE de Infineon Technologies à Dresde, Allemagne
- ✓ le PDE de Inficon, Liechtenstein
- ✓ le PDE du Mater Misericordiae University Hospital (MMUH) et le Temple Street Children's University Hospital (CUH) à Dublin, Irlande
- ✓ le PDE de Anton Paar à Graz, Autriche
- ✓ le PDE de l'hôpital Ziekenhuis Rijnstate à Arnhem, Pays-bas
- ✓ le PDE de SIVECO à Bucarest, Roumanie
- ✓ le PDE de STMicroelectronics à Milan, Italie

Chacun de ces exemples fait l'objet d'une fiche de présentation décrivant les objectifs et les motivations présidant à sa mise en œuvre, ainsi que des détails sur chacune des actions, leur évaluation et éventuellement des données sur les budgets. La fiche comporte aussi des informations utiles pour situer l'entreprise dans son environnement.

Les 10 « fiches PDE Europe » sont placées en annexe.

c. Tableau de synthèse

Le tableau ci-après récapitule, les principales caractéristiques des PDE sélectionnés :

- ✓ le ou les principaux objectifs,
- ✓ les actions sur les déplacements et les transports,
- ✓ les principaux points concernant le traitement de la communication, le financement des actions et les résultats obtenus.

Tous les PDE visent à réduire l'usage de la voiture. Cependant, certaines entreprises ne souhaitent pas le présenter ainsi et annoncent des objectifs comme la mise en avant des modes durables (pollutions), meilleurs pour la santé, provoquant moins d'accidents... Beaucoup d'entreprises semblent aussi chercher à mettre en place un PDE lors de questionnements sur l'accès de leur site, leur déménagement programmé ou encore l'extension ou la diminution des aires de stationnement...

Tableau récapitulatif des actions et originalités des PDE sélectionnés

PDE	Objectifs	Actions :				Points saillants en matière d'actions, de financement ou de résultats
		MAP	vélos	VP / P / covoiturage	TC / navettes	
Stansted Airport (UK)	Réduire les déplacements en voiture					Organisation en télétravail et téléconférence Elargissement de la zone de recrutement
Aéroport international de Genève (CH)	Limiter la pollution sonore et de l'air					Ouverture des services d'autopartage pour les usages privés du personnel Accès restreints et payants aux parkings Primes piétons et cyclistes financées par les parkings Retour garanti à domicile (taxis)
Centre de maintien à domicile (Genève, CH)	Santé : réduire le stress					Cartographie d'accès des zones selon le mode le plus pertinent Vélos électriques 2 voitures en autopartage à disposition
Infineon Technologies (Dresde, DE)	Réduire les déplacements en voiture Eviter l'extension de parking					Aménagements de l'entrée pour améliorer la sécurité routière Moins d'absentéisme et d'accidents, plus de ponctualité Satisfaction du personnel sur les mesures en faveur des TC et des vélos Report modal en faveur du vélo et du covoiturage
Entreprise Inficon (Balzers, LI)	Réduire les déplacements en voiture Eviter l'extension de parking					Club Mobilité au sein de l'entreprise Accès gratuit aux voitures en autopartage pour le travail Moins de congés maladie posés
Hôpitaux MMUH et CUH de Dublin (IE)	Supprimer la congestion sur le site					Le « covoiturage » transposé à tous les modes (MAP, vélo...) Cartographie par mode d'accès à l'hôpital Agence de mobilité dédiée
Anton Paar (Graz, AT)	Sociaux (santé, limiter la pollution, civisme) Eviter la construction d'un parking					Primes pour les piétons, cyclistes et covoitureurs Vélos et voitures électriques Plan de mobilité personnalisé Parking à moitié utilisé
Hôpital Ziekenhuis Rijnstate (Arnhem, NL)	Réduire les déplacements en voiture					Accès restreints et payants aux parkings Retour garanti à domicile (taxis)
SIVECO (Bucarest, RO)	Encourager les pratiques des modes alternatifs VP					Accompagner le déménagement de l'entreprise Assouplissement des horaires d'arrivée
STMicroelectronics Milan (Agrate Brianza, IT)	Réduire les déplacements en voiture					Navettes depuis le métro (utilisées aussi par les employés d'une entreprise voisine) Service de bus à la demande Réaménagement d'un rond-point et de l'accès routier

4. Analyse des cas retenus

a. Les points forts

Le cas de Stansted, l'aéroport low-cost de Londres, est intéressant dans la mesure où il s'agit d'un aéroport, opérateur de transport en lui-même : 24 millions de voyageurs par an. Ce PDE concerne en outre un total de 12 000 employés, et est a priori défavorisé par l'implantation de l'aéroport à 70 km de Londres en zone péri-urbaine, localisation qui favorise l'utilisation de la voiture. Ce qui caractérise également ce PDE est l'accent porté sur le partenariat et les groupes de travail mis en place pour la réflexion sur la mobilité autour de l'aéroport. BAA Stansted est l'un des seuls cas présentés à se servir du télétravail et de la téléconférence afin de limiter le besoin en déplacements, et ces mesures sont à la fois efficaces et appréciées des employés. Le succès de ce PDE est également dû au plan de covoiturage considéré comme le plus important de sa catégorie en Europe, ainsi qu'à l'« Airport Commuter Center » qui remplit son rôle de centre d'information en fournissant des conseils en mobilité aux employés.

L'exemple de l'aéroport international de Genève complète celui de BAA Stansted. Dans la mesure où il est situé à proximité immédiate du centre-ville, les solutions mises en œuvre sont différentes, avec notamment le vélo comme un des modes domicile-travail ou encore le taxi collectif pour les retours à domicile aux heures où les transports publics ne fonctionnent pas.

La nature de l'activité du centre de maintien à domicile genevois génère du trafic. En effet, un patient représente au minimum un déplacement (si ce n'est un aller-retour). Or c'est bien dans ce contexte que la carte de mobilité administrant un mode de transport privilégié par zone prend toute son importance. Mais la particularité de ce PDE réside surtout dans le fait que la motivation de l'établissement n'est ni économique ni écologique, mais sociale. C'est un objectif de santé des employés qui prime et cela à la suite d'une étude sur le stress et l'absentéisme au travail.

Le PDE de l'entreprise Infineon en Allemagne est lui-aussi motivé par une problématique santé et il a permis d'améliorer la sécurité routière grâce à des aménagements de l'accès au site de l'entreprise. Infineon a en parallèle pour objectif de réduire les coûts liés au stationnement des employés, ce qui n'est pas aisé étant donné que 45% d'entre-eux habitent à environ 100 km de leur lieu de travail. L'entreprise a pour cela procédé à des enquêtes sur la mobilité de ses employés. En rendant possible une meilleure compréhension de leurs déplacements, ces enquêtes ont permis une adaptation étroite du PDE aux habitudes de chacun. Cela a constitué un des facteurs de succès de ce PDE tel que les résultats très positifs de l'évaluation auprès des employés l'ont montré.

Le PDE de l'entreprise Inficon au Liechtenstein encourage à ne pas utiliser seul sa voiture particulière par des primes financières. Cette mesure est très bien perçue par les employés et la part modale des déplacements domicile-travail en vélo et à pied s'élève à 13% (la moyenne n'étant au Liechtenstein que de 5%) malgré une localisation peu favorable.

Le PDE de l'hôpital Rijnstate aux Pays-Bas a permis de maintenir un taux élevé d'utilisation du vélo malgré un contexte défavorable : localisation de l'hôpital au sommet d'une colline, horaires de travail décalés. Le PDE permis également une bonne acceptation de l'instauration du stationnement payant pour les employés.

La préoccupation principale du PDE mis en place par l'entreprise Anton Paar en Autriche, est la santé du personnel. Comme dans l'exemple du Liechtenstein, les employés reçoivent des « primes écologiques » mensuelles en fonction du mode de transport emprunté. Ajouté au plan de mobilité personnalisé rédigé pour chaque employé en fonction du lieu de son domicile et à une carte de localisation de l'entreprise desservie par quatre lignes de bus, l'incitation financière est l'initiative qui a le plus de poids dans la réussite de ce PDE. Il se traduit par exemple, par une utilisation du parking de l'entreprise à seulement 50% de sa capacité.

Le problème du stationnement est à l'origine du PDE mis en œuvre au Mater Misericordiae University Hospital (MMUH) et au Temple Street Children's University Hospital (CUH) à Dublin où des travaux d'extension des bâtiments se sont faits sur un parking.

L'agence de conseil en mobilité, « the Travelways Commuter Centre » a permis d'appréhender la mobilité générale vers l'hôpital tant des employés que des patients et des visiteurs. Une des mesures particulièrement originale de cette agence est la mise en ligne sur Internet de fiches résumant pour chaque destination, le meilleur itinéraire en fonction du mode et le nombre de calories brûlées. Ce site tient aussi lieu d'outil d'information et de communication pour le PDE, ces fiches entrant dans le cadre de la mission d'organisme public de santé de l'hôpital.

Le PDE de SIVECO en Roumanie illustre la problématique du déménagement d'entreprise. Le choix de la nouvelle implantation a permis de réduire le temps d'accès à l'aéroport mais augmentant le temps de trajet sur les liaisons domicile-travail. Le nouveau site est aussi fortement exposé à la congestion routière et les parkings n'appartiennent pas à l'entreprise. SIVECO s'est donc rapproché de l'opérateur de transport urbain pour adapter au mieux la desserte à ses besoins et propose des navettes ainsi que d'autres solutions transport.

Le transport ne représente qu'une petite part (environ 6%) des émissions totales de gaz à effet de serre du groupe mondial STMicroelectronics. Cependant l'entreprise a décidé de s'attaquer à cet enjeu, à l'échelle de chacun de ses sites, en proposant des solutions alternatives de transport à ses employés. Le site STMicroelectronics de Agrate Brianza à Milan intègre dans sa propre démarche de PDE un éventail assez large de mesures allant de la proposition d'acquisition de vélo à des prix réduits à des travaux d'aménagement de voirie. C'est un PDE dans lequel les actions de communication sont très développées : site internet dédié, publications en interne et même à l'extérieur.

b. Les obstacles et les facteurs d'échec

Les différents PDE présentés ont été sélectionnés car ils étaient exemplaires. Il n'en reste pas moins que tout PDE rencontre des difficultés pendant son élaboration et sa mise en place, et que les enseignements à tirer de ces difficultés peuvent contribuer à la réussite des PDE futurs qui en prennent connaissance.

Le PDE de l'opérateur aéroportuaire BAA Stansted a ainsi peiné à remplir les objectifs qu'il s'était fixés (à savoir que 80% de l'ensemble du personnel de l'aéroport se déplacent en voiture solo pour leurs déplacements domicile-travail), notamment du fait de l'expansion continue du nombre d'employés sur le site. La croissance d'une entreprise doit donc être prise en compte dans la mise en place d'un PDE, sous peine de sous-estimer les déplacements générés, et donc de sous-estimer les enjeux du PDE en question. Les services de transports publics ayant également fait face à une demande en forte croissance, l'aspect partenarial du PDE ne doit pas être négligé : le soutien des organismes alentour ou concernés par le PDE, et tout particulièrement la collaboration avec l'opérateur de transport, est indispensable à la réussite d'un PDE. En outre, la communication demeure un élément fondamental du PDE : il est ainsi frappant de constater que, lors de l'enquête de déplacement de 2007, plus d'un tiers des employés de l'aéroport Stansted ne connaissaient pas l'existence du programme de covoiturage « Airport Car Share Scheme ».

Les quatre salariés restant mécontents du PDE mis en place au Centre d'Action Sociale et de Santé de Genève sont des frontaliers français et qui continuent à se déplacer en voiture. Outre des conditions climatiques (moyenne des températures de 0°C en janvier) peu favorables aux modes alternatifs, c'est la longueur des distances de trajet et également les différences de culture qui n'incitent pas à se séparer de la voiture.

Une autre limite du PDE du CASS est d'origine légale : les CASS ne sont pas propriétaires fonciers des locaux qu'ils occupent et ont besoin d'autorisations des communes sur lesquelles ils se localisent pour les divers aménagements de site.

Aux difficultés légales s'ajoutent parfois des difficultés à financer les mesures du PDE comme dans le cas d'Infineon en Allemagne, bien que l'on sache que ces coûts sont le plus souvent couverts par la suite par les économies que le PDE engendre.

Conclusion : des arguments pour la mise en œuvre de PDE en Île-de-France

Les politiques de mobilité durable se sont développées partout en Europe par nécessité d'anticiper ou de pallier les problèmes environnementaux, sociaux, économiques et énergétiques ; partout l'opinion publique y est sensible et favorable. Dans ce contexte, le PDE est un concept fort qui met en avant des objectifs remettant en cause des pratiques bien ancrées ainsi que des outils novateurs à l'efficacité desquels il n'est pas immédiat de croire. S'appuyer sur l'expérience des PDE existants est essentiel pour mieux comprendre le sujet, mieux cerner ses propres objectifs, voir quelles actions pour quels bénéfices peuvent être mises en œuvre.

Ce tour d'horizon européen répond ainsi à cette nécessité de produire le ou les arguments qui font réellement démarrer les démarches PDE et de montrer que des solutions existent quel que soit le contexte économique, urbain, etc.

Les PDE européens présentés dans cette étude ont été sélectionnés pour leur caractère exemplaire. Certains d'entre eux ont d'ailleurs reçu des récompenses certifiant leur qualité. Ils font tous preuve d'originalité, mais, se distinguant ainsi les uns des autres, ils reposent néanmoins tous sur le même postulat : un PDE ne peut aboutir à des résultats positifs que dans la mesure où les actions mises en place forment une réelle batterie de mesures, globale et intégrée, comprenant à la fois des politiques d'offre transport (transport en commun, vélo, marche, stationnement), des politiques d'incitation (primes, récompenses) et des systèmes de gestion de la demande et de conseil (covoiturage, conseillers en mobilité, plates-formes Internet).

Ce tour d'horizon et l'établissement de telles fiches de « bonnes pratiques » sert en outre un autre objectif : celui d'une meilleure intégration et partage du concept de PDE à l'échelle européenne. En effet, la démarche PDE comme toutes celles liées au management de la mobilité a besoin encore pour se développer d'améliorer ses méthodes, processus et outils. Cela passe beaucoup par l'échange et l'établissement de ces fiches PDE Europe contribue à cette mise en œuvre d'un savoir-faire partagé. Elles montrent qu'une convergence des approches et des pratiques émerge et que même les éléments singuliers sont parfois transférables.

Enfin l'établissement de fiches PDE Europe servent aussi le besoin d'échanges qui se manifeste à l'échelle européenne avec les projets européens tels que COMMERCE et ECOMM ou à des échelles plus locales. C'est le cas en Île-de-France avec le réseau Pro'mobilité, réseau à destination des entreprises et des élus franciliens, et de l'ensemble des acteurs de la mobilité. Ainsi les fiches PDE Europe seront téléchargeables sur la plate-forme Internet de ce réseau : www.promobilité.fr.

Annexes

Les 10 fiches PDE Europe :

- ✓ le PDE de **Stansted Airport Limited/BAA** à Londres, Royaume-Uni : un PDE pour 12.000 employés
- ✓ le PDE de **l'aéroport international de Genève**, Suisse : un plan de mobilité pour limiter les nuisances aéroportuaires
- ✓ le PDE d'un **centre de maintien à domicile à Genève**, Suisse : améliorer la santé des employés grâce au plan de mobilité
- ✓ le PDE de **Infineon Technologies à Dresde**, Allemagne : un PDE ratifié a posteriori par les employés
- ✓ le PDE de **Inficon, Liechtenstein** : un PDE source d'économies
- ✓ le PDE du **Mater Misericordiae University Hospital (MMUH) et le Temple Street Children's University Hospital (CUH) à Dublin**, Irlande : une agence de mobilité dédiée aux personnel et visiteurs
- ✓ le PDE de **Anton Paar à Graz**, Autriche : des primes pour inciter à l'usage des modes durables
- ✓ le PDE de **l'hôpital Ziekenhuis Rijnstate à Arnhem**, Pays-bas : la mise en place de stationnement payant pour les employés
- ✓ le PDE de **SIVCO à Bucarest**, Roumanie : un outil de management lors d'un déménagement
- ✓ le PDE de **STMicroelectronics à Milan**, Italie : un PDE porté par une stratégie de groupe

Un PDE pour 12 000 employés

Le cas de l'aéroport de Stansted au Royaume-Uni

1 . Démarche du plan de mobilité

Objectifs > Obstacles > Chronologie de la mise en application > Enquêtes > Partenaires

2 . Actions du plan de mobilité

Vélos > Transports en commun > Covoiturage > Actions diverses > Conseils en mobilité et communication

3 . Évaluation

Impacts pour l'entreprise > Impacts pour les employés >

Impacts pour la collectivité et pour l'environnement > Difficultés rencontrées

La Grande-Bretagne est l'un des pays les plus avancés en termes de Management de la Mobilité. En 1998, le gouvernement publie le Livre Blanc « A New Deal for Transport : Better for Everyone » qui reconnaît l'importance d'améliorer l'accessibilité des aéroports par les transports en commun. Ce document exige en outre que chacun des principaux aéroports de Grande-Bretagne produise un plan stratégique d'accès à l'aéroport (« A Surface Access Strategy »).

Stansted Airport Limited/BAA engage sa démarche PDE dans ce contexte national favorable aux politiques de management de la mobilité. Il bénéficie en outre, localement, du programme d'aide aux entreprises institué par Transport for London (TfL), l'organisme public responsable des transports du Grand Londres pour la mise en place de leur PDE (programme « A new way to work »).

Le PDE de l'aéroport de Stansted reçoit un prix spécial lors du Trophée Pan-européen d'EPOMM 2008, en tant qu'exemple à suivre en termes de gestion de la mobilité, notamment du fait que cette entreprise emploie plus de 12 000 personnes. Ce PDE propose un plan de covoiturage parmi les plus importants d'Europe.

Identité de l'entreprise

Nom de l'entreprise

* Stansted Airport Limited/BAA Stansted
et les 160 entreprises présentes sur la zone aéroportuaire

Type d'entreprise

* Opérateur aéroportuaire privé, compagnies aériennes,
commerces et entreprises de services

Taille de l'entreprise

* 12 000 employés sur le site aéroportuaire répartis
dans 160 entreprises concernées par la démarche PDE

Chiffres d'affaires

* Le 3ème aéroport le plus fréquenté de Grande-Bretagne,
184 entreprises, 165 destinations

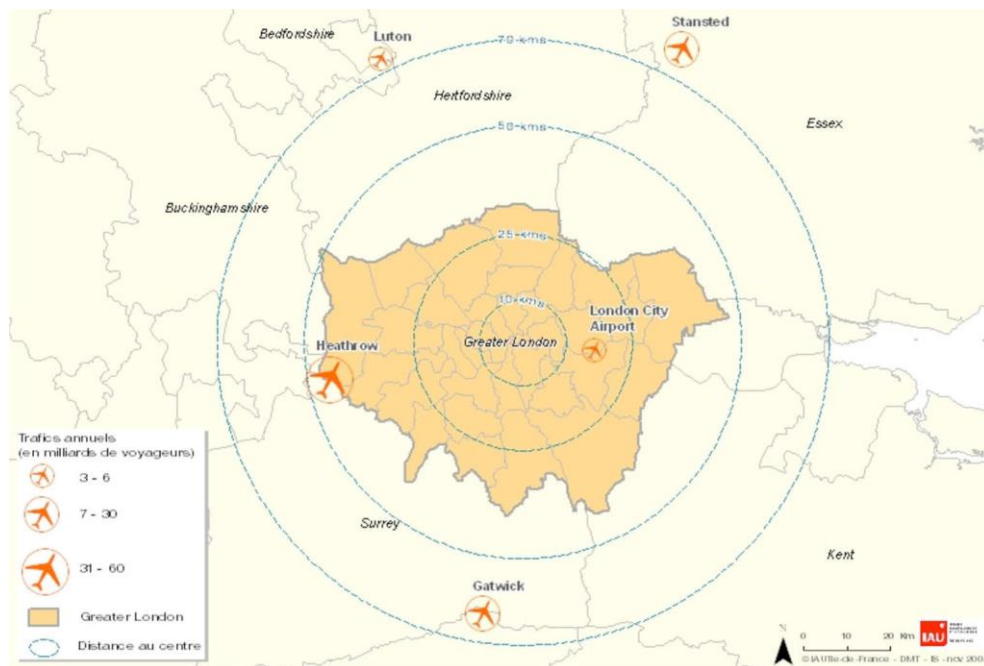
Site internet

* <http://www.stanstedairport.com/>

Contexte géographique

Pays : Royaume-Uni

Région : L'aéroport Stansted se situe en dehors du Grand Londres, dans le comté d'Essex, à environ 70 kilomètres du centre de Londres.



Ville : Le Grand Londres comptait 7 517 700 habitants en 2005, pour une superficie de 1 579 km², soit une densité d'environ 4 760 habitants au km². L'aire urbaine va bien au-delà du Grand Londres et compte elle environ 14 millions d'habitants.

Implantation locale :

- L'aéroport de Stansted se situe en périphérie de Londres, en zone rurale, aux abords de Bishop's Stortford, petite ville de 38 000 habitants.
- L'aéroport est bien desservi par les transports collectifs. Le train Stansted Express est le moyen le plus rapide depuis le centre de Londres : 45 minutes de trajet. Il circule toutes les 30 minutes entre 5h30 et 0h30. Easybus propose un service de bus express fréquent à bas prix. En outre, National Express exploite une navette fonctionnant 24h/24 vers la gare routière de Victoria, à Londres.
- 55 % l'ensemble du personnel de l'aéroport vit dans le comté d'Essex, et 21 % vit dans la ville de Bishop's Stortford.



1. Démarche du plan de mobilité

Objectif

- Plafonner, d'ici décembre 2014, à 76 % la part du personnel de l'aéroport à se rendre au lieu de travail en voiture solo.

Obstacles

- Une localisation favorisant l'usage de la voiture : l'aéroport se situe en zone rurale, à 70 km de Londres, et est bien desservi par les autoroutes M 11 et A 120.

Chronologie de la mise en application

- **1999** : création d'un partenariat entre de nombreuses organisations et entreprises qui influencent et contrôlent les infrastructures de transport dans l'aire de Stansted : le Forum des Transports de l'aire de Stansted (« Stansted Area Transport Forum »).
- **2002** : BAA Stansted présente son plan stratégique d'accès à l'aéroport (« Surface Access Strategy »), afin d'accueillir l'augmentation de 15 millions à 25 millions de passagers par an. BAA Stansted complète ce plan stratégique avec un document qui traite plus spécifiquement du déplacement du personnel de l'aéroport (« BAA Stansted Travel Plan »).
- **2005** : le plan de déplacement des employés est mis à jour afin d'inclure les 12 000 employés des 160 entreprises présentes sur le site de l'aéroport. Ce plan prend le nom de « Stansted Airport Employee Travel Plan ».

Enquête

- En 2007, deux enquêtes ont été menées sur la question des déplacements du personnel

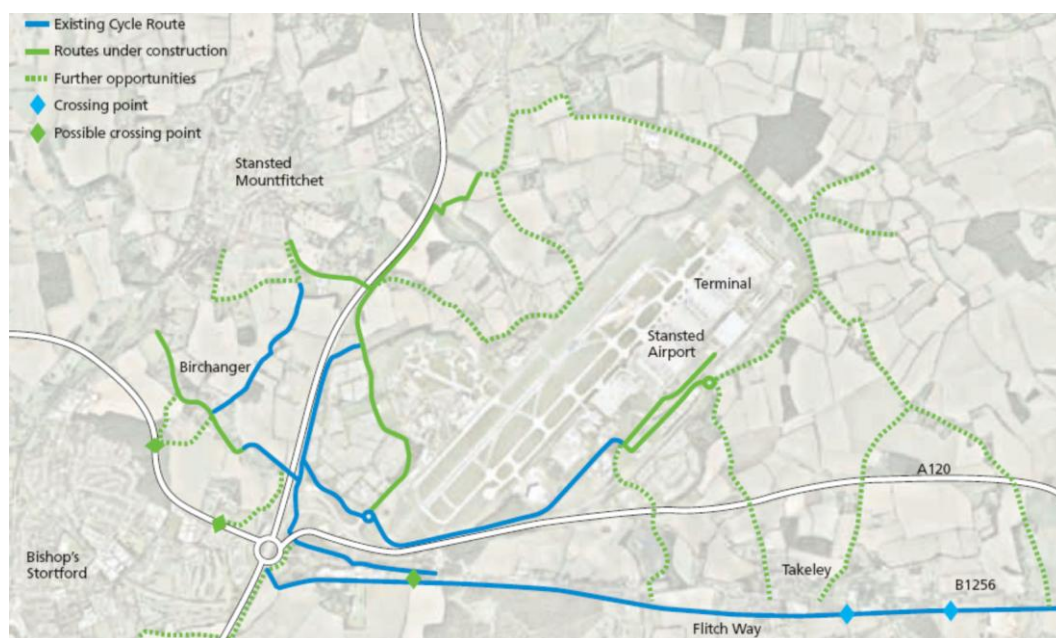
Partenaires

- Un groupe de travail "Plan de Déplacement" (« Travel Planning Working Group ») a été formé en 2005 au sein du Forum des Transports, et a appliqué les recommandations de bonnes pratiques établies par la boîte à outil gouvernementale « Smarter Choices », mise en place par Department for Transport (DfT). Le Grand Londres et la municipalité de Stansted participe d'ailleurs à ce groupe de travail.
- En 2007, BAA Stansted a rejoint le programme « Ride to Work » du gouvernement (tarif réduit négocié pour l'achat de vélos)
- BAA Stansted a rejoint le réseau national des PDE (« National Business Travel Plan Network », NBTN) pour partager son travail et s'enrichir de l'expérience d'autres entreprises.
- BAA Stansted, NBTN et l'agence de développement régional (« East of England Development Agency ») ont travaillé ensemble pour mettre en place l'« Eastern Region Travel Plan Group » en janvier 2009.

2. Actions du plan de mobilité

Vélos

- En 2006 et 2007, de nouvelles places de stationnement pour les vélos ont été installées.
- BAA Stansted a également négocié 15 % de rabais sur les nouveaux vélos dans les magasins Halford pour tous les employés de l'aéroport.
- BAA Stansted participe depuis 2007 au programme national « Ride to Work ».
- Au cours de la semaine nationale du vélo ("National Bike Week"), deux entreprises de vélo implantées à Sawbridgeworth (à 13 kilomètres au sud de l'aéroport) ont fourni des informations et des conseils sur le vélo au personnel de l'aéroport.
- En 2008, un groupe de travail du Forum des transports de l'aéroport, « the Local Access Working Group » a développé un plan stratégique pour le vélo et la marche. Ce groupe de travail met la priorité sur les pistes cyclables reliant l'aéroport aux villes les plus proches telles que Bishop's Stortford, Birchanger, Stansted Mountfitchet, et Elsenham :



Transports en commun

- La carte de transport de l'aéroport (« Airport Travelcard »), mise en place en 2000, incite le personnel à utiliser les transports publics par des réductions importantes sur le prix des abonnements (libre circulation) de transports publics desservant l'aéroport (réseau ferré, bus et cars).
- La navette « Stansted Night Run » dessert la banlieue nord de Londres, et permet aux employés d'arriver à l'aéroport à 3h30 du matin.

Covoiturage

- « The Airport Car Share Scheme », programme facilitant le covoiturage, a été mis en place en 2002 et constitue un élément clé du PDE de l'aéroport. Ce programme permet aux employés de s'organiser en fonction de leurs horaires de travail, et garantit le retour au domicile en cas d'urgence.
- Des aires de stationnement sont dédiées aux employés qui pratiquent le covoiturage. Ils peuvent devenir membres sans frais, pour pouvoir se garer sur les emplacements réservés plus près de leur lieu de travail. En 2006, BAA a augmenté de 90 places le nombre de ces places réservées (totalisant ainsi le nombre de places à 150), et a renforcé la surveillance pour dissuader ceux qui ne sont pas membres de s'y garer.

Actions diverses

- Le télétravail et la téléconférence concernent surtout l'entreprise BAA Stansted elle-même, étant donné que les autres entreprises sont principalement des compagnies aériennes, des entreprises de service bagagiste, ou des fournisseurs. Lorsque leur travail le permet, les employés de BAA peuvent donc travailler depuis leur domicile et se connecter au système informatique de BAA via Internet.
- Les équipements vidéo et les audioconférences sont maintenant considérés comme un volet important du programme de BAA pour réduire les déplacements liés au travail. BAA a investi plus de 150 000 livres sterling (176 000 euros) pour des équipements de vidéo-conférence dans ses aéroports anglais et à destination des employés.
- BAA Stansted a régulièrement des réunions avec d'autres aéroports et a organisé plus de 1 500 réunions par vidéo-conférence depuis 2005.
- Le télétravail et la téléconférence semblent être des mesures préférées par la majorité du personnel, et BAA Stansted continue la formation des employés à cet égard.

Conseils en mobilité et communication

- Un centre d'information a été mis en place en 2007 pour tous les employés de l'aéroport : « the Airport Commuter Center ». Deux personnes sont mobilisées pour donner des conseils et des informations aux employés sur leur mobilité quotidienne. Ils assurent également la vente des « Airport Travel Cards » et la communication autour du « Airport Car Share Scheme ».
- Le site <http://www.airport-commuter.co.uk> met également des informations à disposition.
- Plusieurs moyens ont en outre été mis en place pour sensibiliser les employés : grandes affiches en plein air près des parkings ; affiches sur les tableaux d'information, dans la salle de cantine des employés et dans les salles de repos ; publicités et articles dans les journaux de l'aéroport ; dépliants ; bulletins d'information ; sites Web.
- Chaque nouvel employé reçoit un kit d'introduction aux déplacements, contenant la plaquette « Changing Transport Lifestyles » (le plan de déplacement du site de BAA Stansted) et d'autres dépliants, et ce pour leur permettre de décider comment se rendre à leur lieu de travail tous les jours. Planifier les déplacements domicile-travail est donc désormais une partie intégrante du processus d'intégration des nouveaux employés.

3. Évaluation

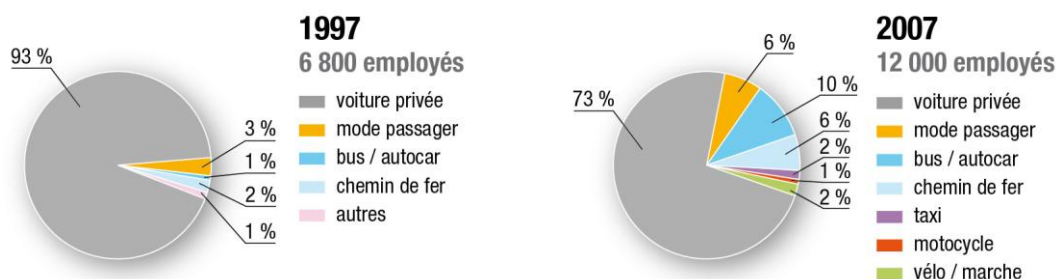
Impacts pour l'entreprise

- Ce PDE permet aux 160 entreprises impliquées de recruter dans une zone plus large qu'auparavant, s'assurant ainsi de recruter des employés qui correspondent vraiment à leurs besoins. C'est la raison pour laquelle les entreprises soutiennent complètement ce PDE.

Impacts pour les employés

- Environ 70 % des employés se rendent sur le site de l'aéroport avec les transports en commun utilisent la carte de transport de l'aéroport (« Airport Travelcard »).
- Avec cette carte, les membres du personnel peuvent économiser jusqu'à 6 000 livres par an (6 900 euros), par rapport au coût qu'engendrerait l'utilisation de leur voiture pour leurs déplacements quotidiens domicile-travail.
- 5 000 employés ont visité le centre d'information « Airport Commuter Center » depuis son ouverture en novembre 2007.
- Le nombre de vélos garés dans les nouveaux parcs à vélos a augmenté de manière régulière entre 2005 et 2007.

Parts modales des employés suite aux enquêtes de déplacement du personnel de 1997 et de 2007



Source : Graphique IAU idF construit à partir de : *Leading the way forward, A Surface Access Strategy for Stansted (ASAS), 2008-2015, Stansted Area Transport Forum & London BAA Stansted, 2008*

Impacts pour la collectivité et l'environnement

- Le PDE de BAA Stansted a permis aux services de transports publics d'avoir une amplitude horaire plus importante (plus tôt le matin et plus tard le soir) et une meilleure fréquence. Cela a également rendu ces services de transports plus viables économiquement pour leurs exploitants, et sert aussi les intérêts des voyageurs désirant se rendre à l'aéroport.
- La ville de Bishop's Stortford bénéficie de services de bus sur des amplitudes horaires plus larges et avec de meilleures fréquences qu'avant la mise en place du PDE de BAA Stansted.
- Entre 2007 et 2008, les employés de BAA Stansted ont diminué de moitié la distance annuelle parcourue en voiture. L'objectif pour 2009 est de réduire la distance parcourue d'encore 25 %.
- Le trafic routier a été maintenu au seuil du trafic routier de 2004, et il a même parfois diminué.
- L'aéroport de Stansted est le plus grand aéroport de Grande-Bretagne à avoir atteint la norme de management environnementale ISO 14001, dont le plan ASAS fait partie à part entière.

Difficultés rencontrées

- Atteindre l'objectif de 80 % de l'ensemble du personnel de l'aéroport navette en voiture solo fixé pour le 30 décembre 2010, a été rendu très difficile par l'expansion continue du nombre d'employés sur le site.
- Cela a également mis les services de transports publics dans l'obligation de répondre à une demande en forte croissance.
- Lors de l'enquête de déplacement de 2007, plus d'un tiers des employés ne connaissaient pas l'existence du programme de covoiturage « Airport Car Share Scheme ».

Contact : Julia Gregory

Fonction : Chef du programme de Surface Access de BAA Standed

Email : julia_gregory@baa.com

Sources :

- *A Surface Access Strategy for Stansted (ASAS), Review of progress for 2005-2007*, Stansted Area Transport Forum & London BAA Stansted, November 2007
- *Leading the way forward, c A Surface Access Strategy for Stansted (ASAS), 2008-2015*, Stansted Area Transport Forum & London BAA Stansted, 2008
- *Changing Transport Lifestyles, the first review of Stansted's site Travel Plan*, BAA Stansted, November 2005
- *Stansted Airport Mobility Plan, Presentation by Julia Gregory, London BAA Stansted, 2008* <http://www.epomm.org/ecommm2008/shortlisted%20stansted.pdf>
- *Application Form EPOMM Award 2008, International Transport Forum, 2008* <http://www.epomm.org/ecommm2008/application%20form%20stansted.pdf>
- *Newsletter EPOMM, "ECOMM London 2008, Highlights", Juillet 2008* : http://www.epomm.org/newsletter/electronic/0708_EPOMM_enews.html
- <http://www.commerce-eu.org/pewta.asp>
- *Guía Práctica para la elaboración e implantación de Planes de Transporte al centro de Trabajo*, Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía, 2006
- <http://www.stanstedairport.com/>

Un plan de mobilité pour limiter les nuisances aéroportuaires

Le cas de l'aéroport de Genève

1 . Démarche du plan de mobilité

Motivations > Objectif > Obstacles > Chronologie de la mise en application > Enquête > Partenaires > Budget

2 . Actions du plan de mobilité

Marche > Vélos > Transports en commun > Autopartage > Covoiturage > Voitures particulières / stationnement > conseils en mobilité et communication > pour les passagers

3 . Évaluation

Impacts pour l'entreprise > Impacts pour les employés > Impacts pour la collectivité et l'environnement > Difficultés rencontrées

L'aéroport international de Genève (AIG) a initié en 2002 un plan de mobilité dans l'objectif de limiter les nuisances liées à son activité. Il s'adresse à l'ensemble des entreprises de la zone aéroportuaire. Face à une saturation des accès routiers et des parkings, le plan de mobilité a restreint l'accès au stationnement pour les salariés :

- par une augmentation progressive des tarifs des places de parking utilisées par les salariés depuis 2004. Cette augmentation du prix permet l'autofinancement des mesures du plan de mobilité des salariés (celui des passagers ne serait pas économiquement rentable).
- par des règles d'attribution en fonction du lieu de résidence et des horaires depuis 2007. Cette restriction s'appuie sur un outil d'information géographique (SIG) qui recoupe l'efficacité du transport (desserte/horaire) en fonction du lieu de résidence et des horaires de travail. Cette mesure restrictive d'accès au parking est le facteur décisif du choix modal pour les salariés.

Le plan bénéficie d'une bonne coordination entre les opérateurs de transports publics ce qui facilite les améliorations et adaptations des dessertes. La mise en place de navettes adaptées aux horaires nocturnes se fait progressivement en fonction de la demande, en commençant par le recours aux taxis collectifs. Le plan promeut aussi le vélo dont l'usage commence à être observé pour l'accès à la zone aéroportuaire.

Cette démarche a été lauréate du "Pan European Workplace Mobility Plan Award 2009" décerné par EPOMM, la plateforme européenne pour le management de la mobilité.

Identité de l'entreprise

Nom de l'entreprise

* Aéroport International de Genève (AIG) et plus de 85 entreprises présentes sur le site de l'aéroport (soit plus de 80 % des effectifs concernés par la démarche)

Type d'entreprise

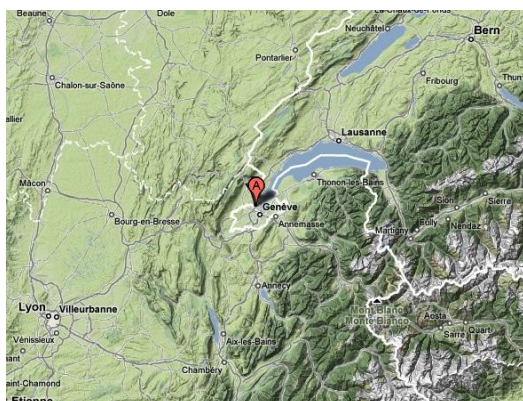
* Gestionnaire de zone aéroportuaire et compagnies aériennes, commerces et entreprises de services

Taille de l'entreprise

- * 700 directement employés par AIG
- * et 8 000 employés d'environ 85 entreprises réparties sur le site
- * 45 compagnies aériennes représentées
- * 11,5 millions de passagers en 2008
- * Travaux d'extension du site en cours

Chiffres d'affaires

* 300 millions francs suisses en 2008



Contexte géographique

Pays : Confédération suisse

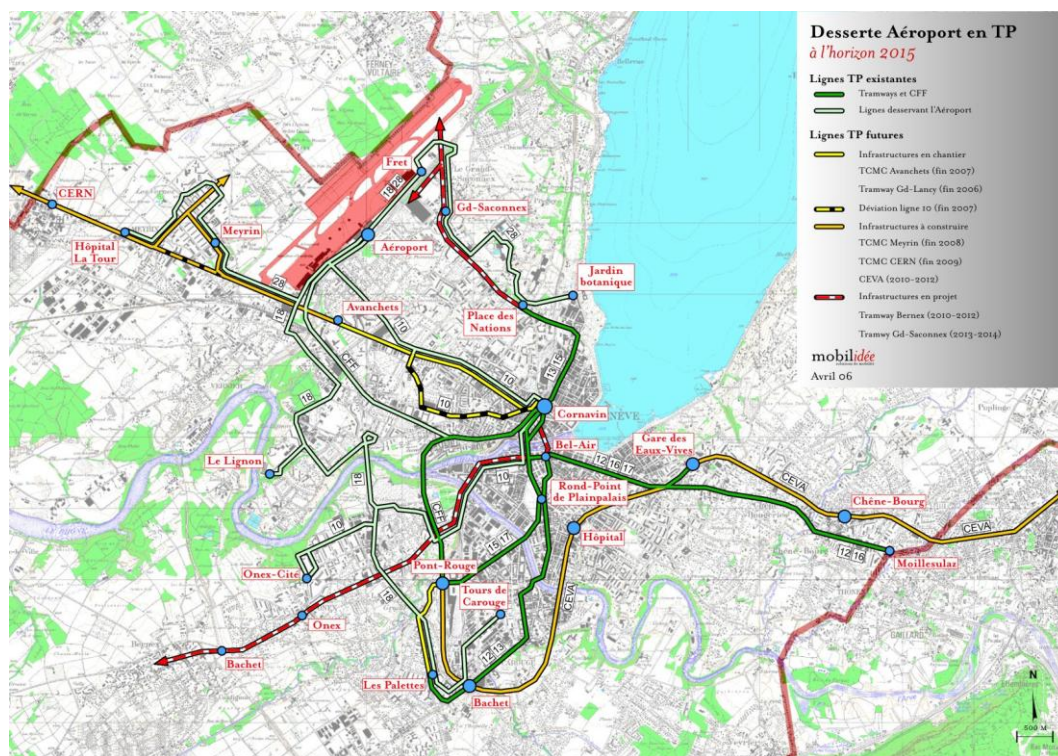
Région : Canton de Genève / 453 200 habitants, pour une superficie de 282 km² soit une densité de 1 600 hab./km².

Ville : Genève / 188 100 habitants, pour une superficie de 16 km² soit une densité de 11 850 hab./km².

Implantation locale :

L'aéroport se situe en périphérie de la ville de Genève, sur les communes suisses du Grand-Saconnex et de Meyrin, dans une zone géographique à forte concentration d'affaires (centres d'exposition, hôtels...). Il est distant de 5 kilomètres seulement du centre ville de Genève.

Il est desservi par des liaisons ferroviaires (170 trains par jour), notamment depuis et vers Genève en 6 minutes. Il est aussi connecté par le réseau de bus et de tramways genevois.



Source : Mobilidée, avril 2006

58 % des employés vivent dans le Canton de Genève, 26 % dans d'autres cantons suisses et 16 % vivent en France (en 2008). Si les résidents en Suisse ont un bon niveau de desserte en transport public, l'effet frontière est problématique

36 % des employés vivent dans une zone que l'AIG qualifie de « bien desservie par les transports publics [suisses] ».

Un quart du personnel habite à moins de 5 km à vol d'oiseau.

1. Démarche du plan de mobilité

Motivation

- Limiter les nuisances des activités aéroportuaires :
 - Les niveaux de pollution sonore et de pollution de l'air excèdent les niveaux autorisés par les autorités suisses.
 - Les autoroutes d'accès à l'aéroport ainsi que les parkings de ce dernier sont chroniquement saturés.

Objectif

- 45 % des employés et usagers de l'aéroport devront utiliser des transports collectifs ou non polluants à l'horizon 2020.

Obstacles

- Le grand nombre d'entreprises présentes sur le site rend difficile la promotion des actions du PDE auprès de toutes les entreprises et plus encore auprès de leurs salariés.
- Les horaires de travail ne sont pas conventionnels pour 86 % employés. 25 % des trajets quotidiens des employés s'effectuent entre 4h et 6h du matin. A ces heures, la plupart des lignes de transports en commun ne sont pas encore en service, et pour celles qui le sont, les correspondances ne sont généralement pas assurées.
- Il s'agit d'une zone frontalière : une partie des employés réside dans un autre pays, ce qui génère une nécessité de coopération entre deux états, donc des difficultés institutionnelles supplémentaires.

Chronologie de la mise en application

- **2000** : Rapport d'impact environnemental réalisé dans le cadre de la procédure de renouvellement de la concession aéroportuaire fédérale, incluant les déplacements des employés du site.
- **Avril 2002** : **Initiation de la démarche du plan de mobilité.** Les bus et navettes des TPG (Transports Publics Genevois) sont en accès gratuit pour les employés de l'aéroport et des entreprises collaboratrices à l'intérieur du site de l'aéroport. Cette première mesure est toutefois optionnelle : elle est coûteuse pour les entreprises et certaines n'ont pas besoin de ces services de transport interne.
- **Depuis 2004** : Augmentations progressives et annoncées du prix des places de stationnement dans les parkings appartenant à l'AIG.
- **Mai 2004** : Mise en place de navettes à horaires spéciaux pour répondre aux besoins de déplacements domicile-travail des employés de l'aéroport. Création d'une subvention pour les employés du site abonnés aux transports publics.
- **Septembre 2005** : Amélioration du service de navettes. Importante campagne de communication auprès des employés du site.
- **Avril 2007** : Extension du réseau de navettes. Création d'une prime d'écomobilité pour les employés utilisant le vélo ou la marche comme mode de déplacements domicile-travail. Nouvelle réglementation d'usage des parkings avec restriction. Nouvelle campagne de communication.
- **En prévision** : Renforcement du système de navettes. Mise en service d'un système de mise en relation pour le covoiturage. Installation de bornes de recharge pour des vélos et scooters électriques. Mutualisation envisagée des véhicules légers des différentes compagnies, roulant sur le tarmac.

Enquête

- Audit en 2000 (interview en face à face des salariés sur leurs déplacements domicile-travail)
- Enquête téléphonique en 2007 auprès d'un échantillon représentatif d'employés (d'après leurs horaires et leurs lieux de résidence) de différentes entreprises du site
- Des enquêtes de suivi seront réalisées à intervalle de 2-3 ans.

Partenaires

- **Pilotage du plan par AIG** : deux coordinateurs du plan de mobilité (soit l'équivalent d'un temps plein) travaillent au service Environnement de la direction de l'AIG.
- Les entreprises présentes sur le site ont signé une **convention** avec AIG pour participer au plan de mobilité. Elles y précisent le nom du correspondant relais interne à l'entreprise, point de contact de l'AIG, et y livrent des informations sur leur nombre d'employés, le nombre d'abonnements de parkings, les subventions pour les abonnements de transports publics, etc.
- Collaboration des autorités
- Appui du bureau d'étude et de conseil, *Mobilidée*, pour la mise en œuvre d'outils de système d'information géographique.
- **Unireso** est le principal interlocuteur d'AIG pour les mesures concernant les transports collectifs. C'est une structure (également communauté tarifaire) qui regroupe tous les exploitants de transport urbain et interurbain opérant sur le Canton de Genève et alentours : TPG, CFF, Mouettes Genevoises Navigation, TPN, TAC, TER Rhône-Alpes et SAT Frossard. Un accord grand compte pour les abonnements UNIRESO permet aux entreprises de l'aéroport de bénéficier de tarifs « de gros » (déterminés selon la part modale notamment). C'est l'AIG qui fait la distribution des abonnements négociés auprès des personnels. L'AIG en tant que pilote du PDE, mène par ailleurs différentes négociations avec Unireso, pour améliorer l'offre, la communication, proposer des mesures en faveur des passagers (billet gratuit), etc.

Budget

- 500 000 à 1 000 000 de francs suisses consacrés au plan chaque année depuis sa création
- Environ 900 000 francs suisses, soit 600 000 € pour l'année 2008
- Les nouvelles mesures du plan de mobilité sont financées par l'augmentation du prix du stationnement des employés.
- Les mesures prises en faveur des déplacements des passagers sont financées sur les fonds propres de l'aéroport.

2. Actions du plan de mobilité

Marche

- 440 francs suisses /290 euros de prime d'écomobilité annuelle pour les employés d'AIG (et seulement eux pour des questions de contrôle) qui viennent au travail à pied.

Vélos

- 440 francs suisses /290 euros de prime d'écomobilité annuelle pour les employés d'AIG qui viennent au travail à vélo.
- Aménagement de pistes cyclables au sein de la zone aéroportuaire, de parkings à vélos abrités à chaque entrée du site (de l'ordre de 300 places au total) ainsi que d'une station de gonflage sur le site. Ces équipements sont à destination de tout public (pas seulement des employés).
- Rabais sur l'achat de vélos et deux-roues électriques.
- vélos à disposition pour les déplacements sur le tarmac.

Transports en commun

- Le réseau des TPG (bus et tramway) se trouvant sur l'aire du site de l'aéroport sont en libre accès pour les employés.
- Subvention de 100 francs suisses (67 €) pour les employés du site et de 440 francs suisses (290€) pour les employés de l'AIG sur la souscription à un abonnement d'un an au service de bus, de tramway ou de train. Les employés peuvent bénéficier d'une remise supplémentaire de 120 francs suisses (80 €) sur les abonnements de bus et de tramway des compagnies appartenant à la communauté tarifaire Unireso, regroupant les TPG (transports publics genevois), CFF (réseau de chemins de fer de Suisse), les Mouettes Genevoises Navigation (compagnie affrétant des navettes sur le Lac Léman), TPN (Transports Publics de la région Nyonnaise), TAC (Transports publics de l'agglomération d'Annemasse), TER Rhône-Alpes ainsi que SAT Frossard (compagnie d'autocars).
- Mise en place du système de **Navettes Personnel Aéroport** (NPA - « Navettes tôt ou tard »), navettes gratuites pour les employés de l'aéroport desservant le site à des horaires non conventionnels le matin et le soir. Le réseau de NPA comprend aujourd'hui 3 lignes permanentes, complétées par 9 zones de service « à la demande ».



Source : site www.gva.ch/mobilite

- Les employés résidant dans une zone desservie en transport public peuvent réserver un **taxi collectif**, Taxibus un service proposé par les TPG en partenariat avec la centrale d'appels des taxis genevois (Taxi-phone). L'utilisation est gratuite pour les employés du site aux heures où les transports publics ne fonctionnent pas. L'abonnement aux TPG offre également aux employés un mois d'essai gratuit des parcs-relais.

Autopartage

- Réductions pour les employés sur les offres d'autopartage de la compagnie Mobility(r) (n°1 mondial du secteur).

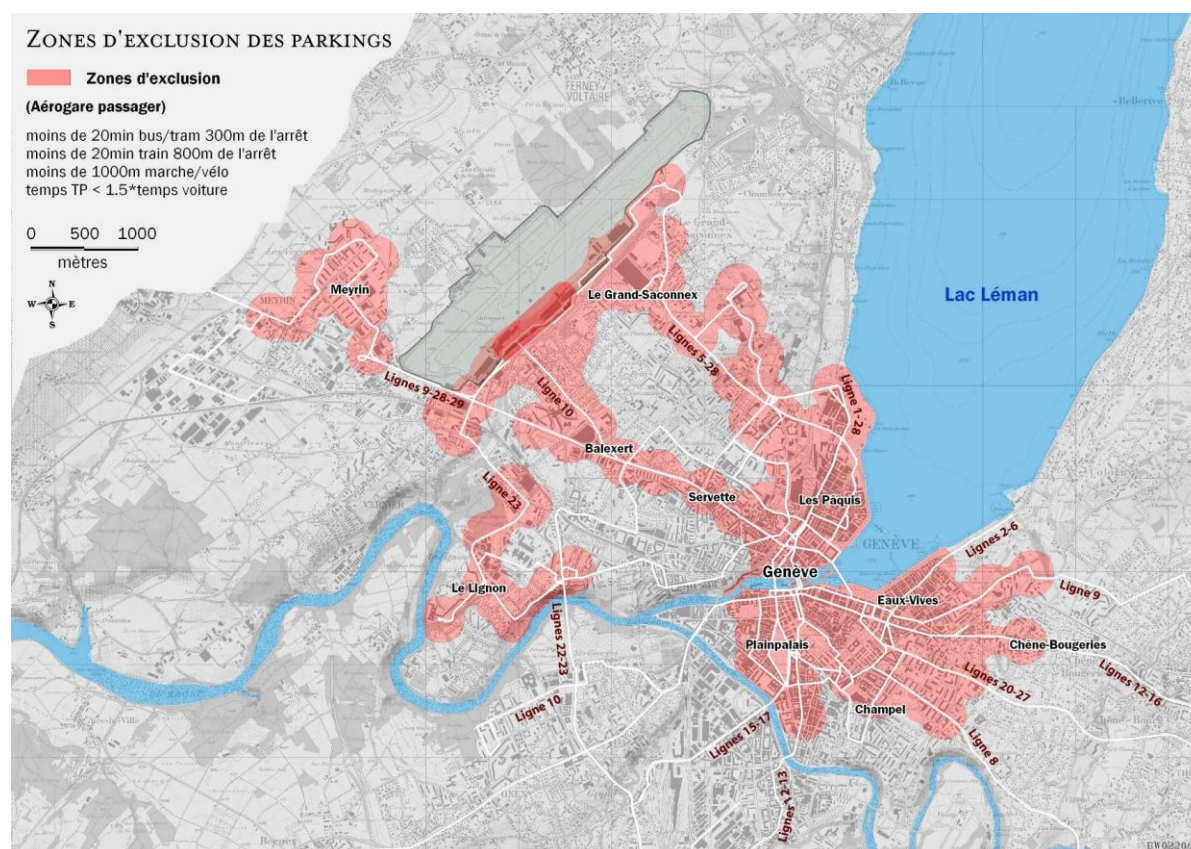
Covoiturage

- Construction d'un site de covoiturage inter-entreprises de l'aéroport

Voitures Particulières / Stationnement

- Les 16 parkings de l'AIG réservés aux personnels sont payants. Depuis 2004, les tarifs des abonnements de stationnement ont été augmentés graduellement (les tarifs restant en dessous des tarifs moyens genevois). Ces abonnements sont nominatifs bien qu'aucune place ne soit attribuée. Le ratio entre le nombre d'abonnements et le nombre de places physiques est d'environ 1,8.
- **Limitation des accès aux parkings** en fonction du lieu d'habitation, des horaires de travail et de l'offre de transports en commun. Ne peuvent stationner que dans un maximum de 60 heures par mois :
 - les employés habitant à moins d'un kilomètre OU à moins de 20 minutes de l'aéroport,
 - ou dont le trajet en transport en commun ne dépasserait pas 1,5 fois le temps du trajet en voiture.
 - les employés qui disposeraient d'arrêts de bus/tramway à moins de 300 mètres de leur logement, ou d'arrêts de train à moins de 800 m de ce dernier.

Une carte a ainsi été établie, des zones exclues du droit au stationnement dans les parkings de l'AIG.



Source : Mobilidée, 2007, sur mobilite-aeroport.ch

- Les salariés bénéficiaires de la prime d'écomobilité ou ceux bénéficiaires d'une réduction sur les titres de transports publics ne peuvent également accéder aux parkings que 60 heures par mois.

Conseils en mobilité et communication

- Informations sur le site de l'aéroport et l'intranet de l'AIG
- Hotline pour du conseil en mobilité et réservation de navettes ou taxis collectifs
- Lettre d'information périodique par mail adressée aux employés
- Kit de communication sur le plan pour tous les employés des entreprises du site et à destination des nouveaux arrivants
- Réunions d'information avec le personnel et leurs représentants
- Communication auprès des autorités locales et régionales pour l'amélioration des liaisons avec l'aéroport.

Actions à destination des passagers

- Deux bornes délivrant des titres de transport urbain gratuits aux passagers arrivant à l'AIG ont été installées dans la salle des bagages de l'aéroport (le titre de transport aérien indiquant leur arrivée dans la journée est leur justificatif en cas de contrôle). Les passagers ont 80 minutes pour voyager dans le réseau des TPG à partir de la délivrance du titre (selon un accord conclu fin 2007).
- Parmi les offres commerciales proposées par l'AIG, on trouve des bons de réduction de 10 francs suisses sur les billets de train CFF distribués à l'achat d'un billet d'avion (de même que pour le service d'enregistrement des bagages en gare CFF la veille du départ).

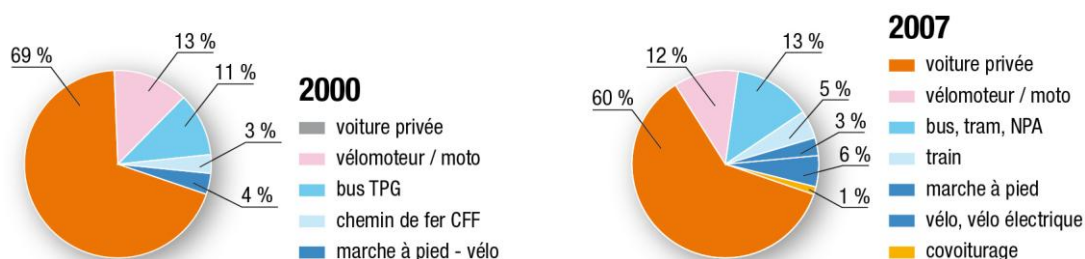
3. Évaluation

Impacts pour l'entreprise

- Les coûts du plan de mobilité sont compensés par l'augmentation du coût des places de parking.
- Le plan permet de faire face aux besoins de stationnement croissants (employés et passagers).
- Le plan contribue à soutenir le développement de l'aéroport dans la mesure les autorités peuvent ne pas délivrer d'autorisations pour des extensions dans le cas où les valeurs limites de certains polluants sont dépassées.

Impacts pour les employés

- 86 entreprises représentant plus de 7 500 employés ont souscrit au programme de subvention des titres de transport par l'AIG. Parmi ces entreprises, on compte au total 916 (soit 13 %) employés subventionnés. Pour l'AIG uniquement, l'on compte 144 employés subventionnés, soit 21 % des employés de l'entreprise. Ce chiffre est en constante progression depuis la mise en place de la subvention.
- Évolution des parts modales (2000-2007) :



Sources : *Mobilidée, présentation du plan de mobilité de l'AIG, 2008* – www.mobilite-aeroport.ch

- En 2008, le système des navettes a été utilisé près de 25 000 fois, soit une moyenne de 68 passagers par jour. On note une augmentation de 50 % depuis 2007, 150 % depuis 2006 de l'utilisation de ces navettes.
- Le nombre de bénéficiaires de la prime d'écomobilité accordée aux piétons et cyclistes de l'AIG a doublé entre 2007 et 2008.
- Un cinquième du personnel de l'AIG bénéficie de subvention (transport public) ou prime d'écomobilité.

Impacts pour la collectivité et l'environnement

Le développement de l'usage des modes alternatifs à la voiture et aux deux-roues motorisés pour les déplacements domicile-travail a permis d'économiser 780 tonnes d'émission de CO₂ sur l'année 2007 (sur 7 000 salariés concernés par le plan).

Difficultés rencontrées

Le point le plus difficile auprès des employés est la question du stationnement, que ce soit en termes tarifaires (depuis 2004) ou de restriction de l'accès (depuis 2007).

Contact : Philippe Quaglia ou Virginie Marche
Fonction : coordinateurs du Plan de Mobilité — Service Environnement de la direction de l'AIG
Email : philippe.quaglia@gva.ch / virginie.marche@gva.ch

Sources :
 • Site de l'aéroport de Genève : <http://www.gva.ch/fr/desktopdefault.aspx/tabid-6/> et le site dédié au plan de mobilité <http://www.mobilite-aeroport.ch/>
 • Etude de cas : « Mobility Plan for Geneva airport employees », ECOMM 2009, San Sebastian (ES).
 • Dossier de candidature au prix EPOMM 2009 : "Pan-European workplace mobility plan award 2009 : Networks"

Améliorer la santé des employés grâce au plan de mobilité

Le cas d'un centre de maintien à domicile de Genève

1 . Démarche du plan de mobilité

Motivation > Objectifs > Chronologie de la mise en application > Partenaires > Budget

2 . Actions du plan de mobilité

Conseils en mobilité et communication > Santé >
Vélos > Transports en commun > Autopartage > Covoiturage

3 . Évaluation

Impacts pour l'entreprise > Impacts pour les employés >
Impacts pour la collectivité et l'environnement > Difficultés rencontrées

Le Centre de Maintien à Domicile (CMD) de la Servette/Petit Saconnex, deux quartiers de la Ville de Genève, est un organisme public de soins et d'aide à la personne à domicile qui emploie des infirmières, des aides-soignantes et des aides à domicile.

Ce centre est un des 21 centres de la Fondation genevoise des Services d'Aide et de Soins à Domicile (FSASD). La FSASD est une fondation de droit privé genevoise, subventionnée par l'État de Genève, qui emploie 1 870 personnes et compte 16 600 clients (en 2009). Sa mission est d'aider la population à garder ou à recouvrer le meilleur état de santé possible, la meilleure qualité de vie et la plus grande autonomie à domicile.

La Fondation a initié dès 2002 un plan de mobilité sur quelques-uns de ces centres genevois suite à une étude médicale qui pointait les déplacements comme un facteur d'absentéisme. Cet objectif social et de santé arrive dans les motivations premières du plan de mobilité, ce qui est assez rare. Le plan de mobilité engagé par la Fondation ne délaisse pas pour autant la responsabilité écologique ni l'efficacité économique. Ce plan a révélé de nombreux bénéfices et est désormais mis en œuvre dans 16 centres.

Parmi les moyens mis en œuvre, on retiendra le bilan de santé personnalisé, la sensibilisation à l'activité physique et l'hygiène de vie, et la carte des modes de déplacement à privilégier en fonction de la destination.

La Fondation a reçu plusieurs prix pour sa démarche, dont le Prix Mobilité d'entreprise attribué par le Canton de Vaud, l'État et la ville de Genève en 2006, et une mention hors concours de la Bourse cantonale 2006 du développement durable, organisée par l'État de Genève.

Identité de l'établissement

Nom de l'établissement

* Centre de Maintien à Domicile (CMD) de la Servette/Petit Saconnex

Type d'établissement

* Organisme public de soins et d'aide à la personne à domicile

Taille de l'établissement

* 97 employés

* 1 280 patients/clients en 2005

* 1 870 employés pour l'ensemble de la Fondation genevoise



Contexte géographique

Pays : Confédération suisse

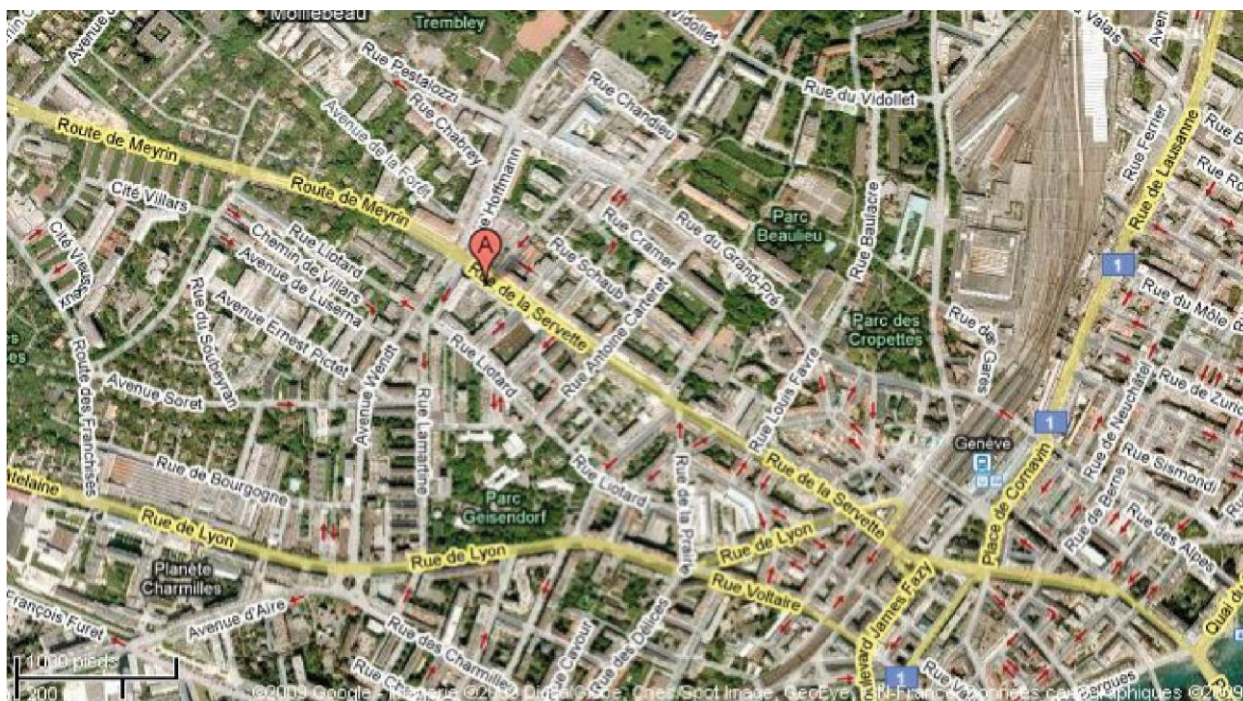
Région : Canton de Genève / 453 200 habitants, pour une superficie de 282 km² soit une densité de 1 600 hab./km².

Ville : Genève / 188 100 habitants, pour une superficie de 16 km² soit une densité de 11 850 hab./km².

Le A circlé en rouge sur la carte situe le CASS.

Implantation locale :

- Le quartier de la Servette/Petit Saconnex se situe dans la partie Nord de la ville de Genève, à l'Est de la gare de Genève-Cornavin.



- C'est un espace urbanisé bien desservi par les bus urbains et les tramways (voir carte dans la rubrique Actions).

1. Démarche du plan de mobilité

Motivation

- Un médecin a été mandaté par la fondation pour une étude sur le stress et l'absentéisme au travail pour réaliser une étude sur le stress et l'absentéisme au travail, suite à la « déclaration environnementale du Conseil d'État » du 16 janvier 2002.
- L'étude a identifié 14 causes de stress, dont les conditions de circulation en voiture (parking, congestion, amendes). Or les soins à domicile nécessitent autant de déplacements qu'il y a de clients.
- Un plan de mobilité a alors été lancé par la Fondation, initialement ciblé sur les déplacements exclusivement professionnels hors domicile-travail (cette question a été traitée de manière informelle, comme une mesure complémentaire).

Objectif

- **Social/Santé** : améliorer la santé et diminuer le stress et l'absentéisme des employés.
- **Mobilité/Economie/Équité** : optimiser les coûts et les temps liés aux déplacements professionnels en utilisant des modes mis à disposition par l'entreprise (autres que voitures personnelles). Le plan doit rapporter autant de bénéfices qu'il génère de coûts.
- **Environnement/Qualité de vie** : rendre l'activité plus cohérente vis-à-vis de l'environnement, du développement durable et de la qualité de vie de chacun.

Chronologie de la mise en application

- **Août 2003** : Rapport médical sur le stress et l'absentéisme au travail pour la Fondation.
- Décembre 2005: lancement de la phase d'étude pour le projet pilote.
- **Septembre 2006**: mise en place du plan de mobilité de la Servette/Petit Saconnex, plan de mobilité test pour l'ensemble de la FSASD.
- **Décembre 2006** : création d'un poste « responsable mobilité » à la direction des ressources humaines de la FSASD.
- **De juin 2007 à décembre 2009** : un **bilan de santé** individualisé a été réalisé afin de faire un état des lieux des premiers effets du plan de mobilité sur l'état de santé général des employés. Ce bilan consiste à relever sur un échantillon d'employés des données relatives à la perception de la qualité de vie, de l'alimentation et de l'activité physique, mais aussi des données médicales (pression artérielle, glycémie, cholestérol, etc).

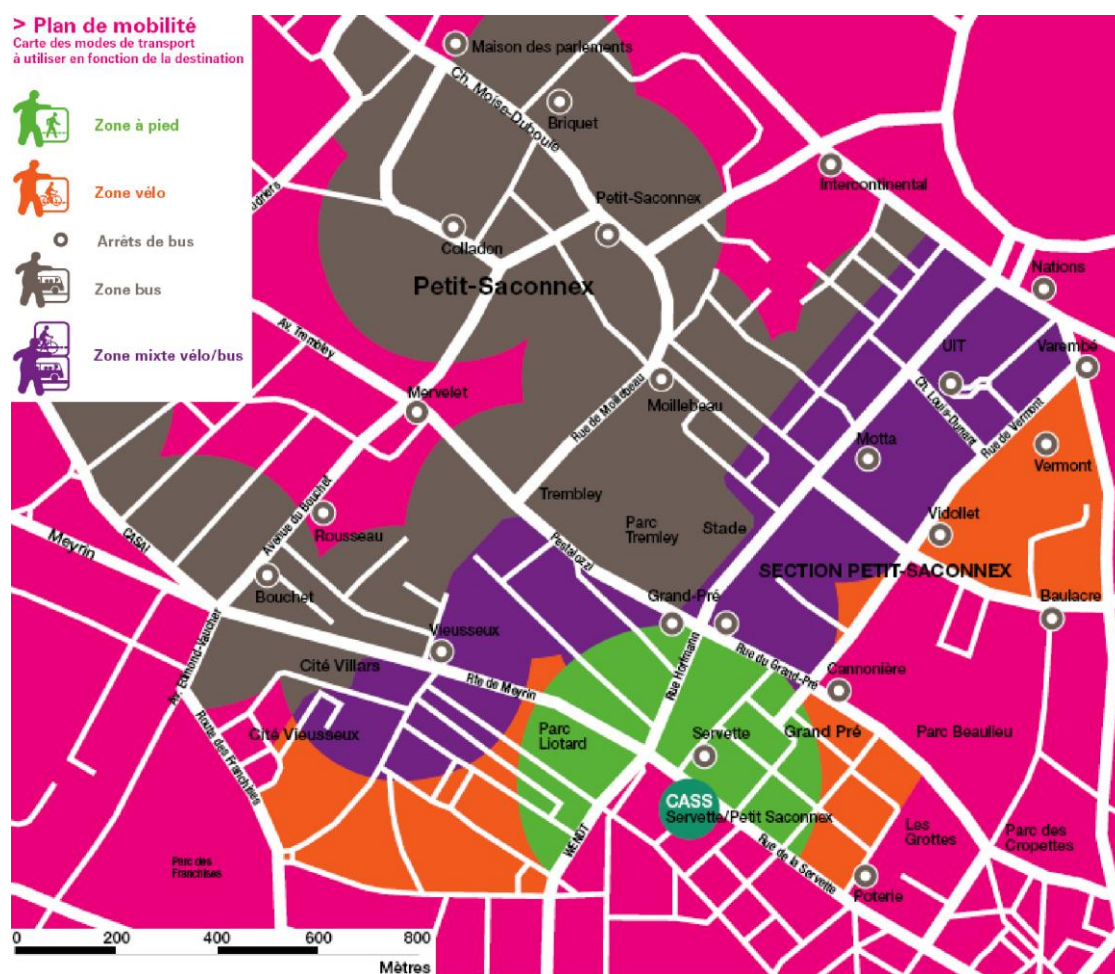
Partenaires

- **Pilotage du plan par la FSASD** : « responsable mobilité » à l'échelle de la Fondation (soit 16 centres qui ont entamé une démarche sur les 21). La présence régulière sur le terrain du Responsable Mobilité joue un grand rôle pour la réussite de la communication et de la mise en œuvre du plan.
- Prestataire : bureau d'étude et conseil en Mobilité, « Mobilidée SARL »
- Pour le suivi médical, le professeur Golay des Hôpitaux universitaires de Genève.

2. Actions du plan de mobilité

Conseils en mobilité et communication

- Un outil informatique permet de calculer la durée des déplacements effectués par le personnel, avec le mode de transport utilisé : à pied, transport en commun, vélo, vélo électrique, scooter ou voiture privée, autopartage ou navette. Un bureau d'étude et conseil en Mobilité, « Mobilidée », a identifié les besoins du CASS et a développé des outils de communication : dépliants (notamment sur les bienfaits de l'activité physique) et carte (ci-dessous réalisée par Mobilidée).
- Le quartier Servette/Petit Saconnex a été découpé en différents secteurs : les employés sont incités à utiliser un certain mode de transport en fonction de la distance qui sépare le CMD du lieu de destination (domicile client) :



Source : « Remise du Prix Mobilité d'entreprise 2006 : Vaud et Genève récompensent une entreprise de travail social », Isabelle Ferrari, Mobilservice, 2006

- Une centrale d'appel a été mise en place pour répondre aux questions des employés, et diffuser les informations.
- Le budget consacré à la communication s'élève à 20 000 francs suisses (soit 13 300 euros), ce qui, d'après le pilote du projet, n'est pas très élevé par rapport au coût global du plan.

Santé

- Bilan individualisé de santé pour chaque employé du centre (état zéro et 12 mois plus tard)
- Formation comprenant une conférence puis 4 ateliers « changez de comportement », « mangez malin », « bougez malin » (sensibilisation aux bénéfices des exercices de la marche et du vélo), « motivez-vous au changement ».

Vélos

- 4 vélos ont été mis à disposition des employés du centre.
- Des sorties vélos et des cours de vélos sont organisés.
- 10 vélos à assistance électrique ont été mis en service : ils jouent un grand rôle dans l'acceptation du plan par les employés : ce mode innovant, maillon entre la voiture et le vélo, permet des déplacements sans effort physique ni contrainte de stationnement. Il est donc adapté pour ces multiples déplacements quotidiens de faible distance. Cet investissement atténue les contraintes de réduction de l'usage de la voiture. Ces vélos sont utilisés l'hiver.
- Des aménagements de remorques sont en cours sur les vélos électriques (pour les livreurs du CMD).



Crédit-photo : service communication FSASD

Calculs de temps de parcours par mode



Le temps de parcours pour une tournée à partir du centre de la Servette est de 31 minutes en voiture (5,75 km parcourus, 11 km/h), contre 28 minutes à pied et en bus (4,04 km parcourus, 8,7 km/h), et 19 minutes à vélo (4,04 km parcourus, 12,8 km/h), soit un gain de temps à vélo de 38%.

Source : présentation du test pilote de la Servette le 19 septembre 2006 par le pilote du plan de mobilité, FSASD

Transports en commun

- La fondation participe à hauteur de 50% à l'abonnement annuel des Transports Publics Genevois (TPG) des employés.
- L'abonnement aux TPG offre également aux employés un mois d'essai gratuit des parcs-relais.

Autopartage

- 2 voitures Mobility CarSharing sont à disposition des employés (en 2009).

Covoiturage

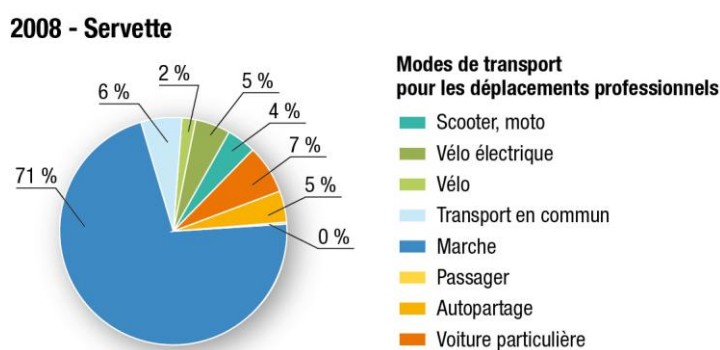
- Le stationnement des voitures privées pose problème. Or les frontaliers disposent de peu d'alternatives modales, ils sont incités à utiliser les parcs-relais et à pratiquer le covoiturage.

3. Évaluation

Impacts pour l'entreprise

- Gain en temps (productivité) : l'utilisation accrue des vélos se traduit par une réduction des temps de trajet. Une étude a été menée, comparant la tournée du matin d'une infirmière selon trois modes de transport : en voiture, en bus/à pied, et à vélo. Cette analyse comparative a démontré que le gain de temps en vélo par rapport à la voiture était de 30% (18 minutes en vélo / 31 minutes en voiture).
- Réduction du nombre de véhicules privés sur le site du centre Servette/Petit Saconnex de 29 à 5 véhicules. L'objectif pour juillet 2009 est de réduire encore ce nombre de véhicules à 2,5 et l'objectif final est l'absence de voiture privée sur le site.
- Les investissements mis en œuvre la première année du plan de mobilité ont été rentabilisés après seulement 3 ans d'effectivité.
- Les mesures du plan sont compensées financièrement par les bénéfices sur l'absentéisme, l'efficacité des déplacements (plus de temps de travail effectif), la chute du montant versé pour les amendes reçues lors de déplacements professionnels...
- Près de la moitié des déplacements professionnels de la fondation étaient réalisés en voiture alors que la voiture n'est pas le mode le plus rapide, le plus économique et pas toujours indispensable.
- Les coûts de transport ne sont plus à 87% imputable à la voiture.
- Suite aux premières mesures du plan, la fondation a souhaité étudier la réaffectation du personnel (en poste) sur les sites les plus proches de leur lieu de résidence. Le critère du lieu de résidence est pris en compte pour affecter les postes aux nouveaux employés.

Impacts pour les employés



- La plus grande prévisibilité des temps de parcours se traduit par moins de stress.
- Un **bilan de santé** individualisé a été réalisé entre juin 2007 et décembre 2009 afin de faire un état des lieux des premiers effets du plan de mobilité sur l'état de santé général des employés. Les gains sur l'état de santé du personnel sont perceptibles :
 - une modification du comportement et des attitudes des participants face à ces déterminants de la santé,
 - une diminution significative du nombre total de calories consommées et une augmentation des exercices physiques légers et modérés,
 - une diminution significative du poids et de la masse grasseuse,
 - une diminution significative de la tension artérielle accompagnée d'une modification positive du profil lipidique,
 - une diminution de 54 % du risque relatif de présenter un syndrome métabolique à une année.

- Les prestations de soins à domicile dépassant souvent la durée du stationnement autorisé, les employés reçoivent relativement souvent des amendes. Or la diminution générale du nombre de voitures a réduit le nombre d'amendes, et d'autre part, vu qu'il est possible pour le CMD de faire annuler l'amende s'il s'agit d'un véhicule d'entreprise, le personnel gagne à ne pas se déplacer avec leur voiture privée.

Impacts pour la collectivité et l'environnement

- L'État de Genève bénéficie de ce plan de mobilité par l'expérience qu'il apporte en termes de Management de la Mobilité.
- Au-delà du cadre du CMD Servette/Petit Saconnex, un projet de vélo libre-service d'entreprise est à l'étude.
- Réduction du nombre de kilomètres parcourus en voiture d'environ 63 % (de 2700 km à 1000 km) impliquant une diminution des émissions polluantes (pas de bilan carbone).

Difficultés rencontrées

- Les locaux des différents centres étant mis à disposition par les communes, les CMD ne sont pas propriétaires fonciers et ont besoin d'autorisations pour les aménagements de site.
- L'hiver est particulièrement rigoureux pour la pratique du vélo (moyenne des températures de 0°C en janvier à Genève, alors que la moyenne à Paris est de 3,4°C en janvier).
- 4 salariés frontaliers continuent à se déplacer en voiture, bien qu'ils aient des difficultés de stationnement aux abords des centres et que le CMD leur prouve qu'en termes de km et de durée d'utilisation, ces personnes sous-utilisent leur voiture.

Contact : Marcel E. Mühlestein

Fonction : Responsable de la mobilité (et pilote du plan) – Services généraux de la Fondation genevoise des Services d'Aide et de Soins à Domicile

Email : Marcel.Muehlestein@fsasd.ch

Sources :

• *Présentation du test pilote de la Servette le 19 septembre 2006 par le pilote du plan de mobilité, FSASD*

• *Présentation du Monitoring de la Servette Servette, Saint-Jean et Champel – juin 2008 par Mobilité, FSASD*

IAU idF - 15, rue Falguière, 75740, Paris Cedex 15 ;

DMT - Département Mobilité et transport – tél. : 01 77 49 77 51

IAU-idF est membre de Pro'mobilité : www.promobilite.fr

Un PDE ratifié a posteriori par les employés

Le cas de l'entreprise Infineon Technologies à Dresde

1 . Démarche du plan de mobilité

Objectifs > Obstacles > Chronologie de la mise en application > Enquêtes > Partenaires > Budget

2 . Actions du plan de mobilité

Vélos > Transports en commun > Motocyclistes > Actions diverses > Conseils en mobilité et communication

3 . Évaluation

Impacts pour l'entreprise > Impacts pour les employés > Impacts pour la collectivité >
Impacts pour l'environnement > Difficultés rencontrées

La ville de Dresde est connue pour être une ville leader en Allemagne en matière de gestion de la mobilité par les mesures qu'elle a mises en place pour son propre compte comme par les actions de promotion quelle a menées auprès des entreprises et des grands générateurs de trafic.

Dès 1996, l'entreprise de fabrication de composants électronique, Infineon Technologies, initie, avec l'aide la municipalité, son propre plan de mobilité.

Les grands objectifs de cette politique répondent à des enjeux de mobilité à préserver et améliorer pour tous les employés, mais aussi à des enjeux économiques comme réduire le besoin en places de parking malgré l'extension continue de l'entreprise.

Parmi les mesures du plan de mobilité, il faut retenir les actions en faveur du vélo, dont un atelier de réparation, l'amélioration des accès aux transports en commun, ainsi que tous les aspects communication et sensibilisation en direction des employés.

Identité de l'entreprise

Nom de l'entreprise

* Infineon Technologies Dresden

Type d'entreprise

* Production de semi-conducteurs, recherche et développement

Taille de l'entreprise

* 2 000 employés sur le site de Dresde

* 30 400 employés dans le monde

Chiffres d'affaires

* non communiqué

Site internet

* <http://www.infineon.com>



Contexte géographique

Pays : Allemagne

Région : Land de la Saxe, au centre-est de l'Allemagne.

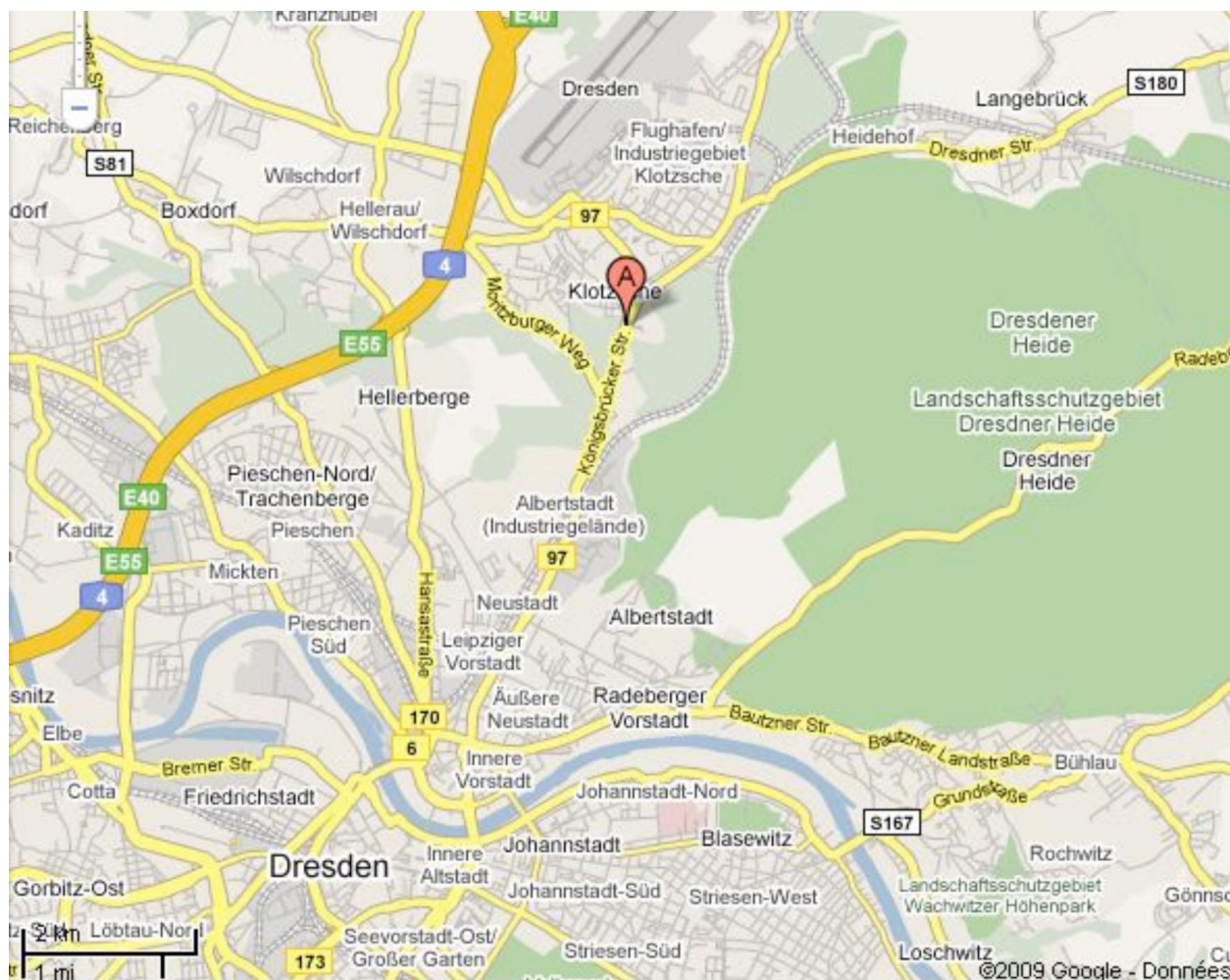
Dresde compte 508 350 habitants (2007), pour une superficie de 328 km². Cette ville a donc une densité assez faible de 1 549 habitants par km².

Ville : Dresde compte 508 350 habitants (2007), pour une superficie de 328 km². Cette ville a donc une densité assez faible de 1 549 habitants par km².

Source : IAU IdF, juin 2009

Implantation locale :

- L'entreprise est implantée 7 km au nord de la ville de Dresde, en périphérie de la petite ville de Klotzsche, dans une zone périurbaine.



1. Démarche du plan de mobilité

Objectif

- Mobilité : préserver et améliorer la mobilité de tous les employés en mettant l'accent sur les modes de transport publics respectueux de l'environnement et éviter que les employés se déplacent seul dans leur voiture.
- Economique : réduire le besoin en places de parking malgré l'extension continue de l'entreprise.

Obstacles

- 45% des employés habitent à environ 100 km du site de l'entreprise.

Chronologie de la mise en application

- 1996 : création d'une équipe de mobilité sur le site
- Contacts et soutien de la municipalité
- Phase de conseils grâce à des partenaires externes

Enquêtes

- Enquêtes de mobilité en 1996, 1999 et 2003.
- Enquête origine cyclistes

Partenaires

- Participation à des projets de mobilité interrégionale et à « ExWoSt, cities of the future », un programme de recherche expérimental concernant le logement et l'urbanisme
- Services de conseil externe (PGN Cassel, Technische Universität Dresden, bmb+f)
- Nombreuses réunions de travail menées avec la municipalité

Budget

- Ce PDE représente 190 heures de travail chaque année.
- Le budget s'élève à environ 6 000 euros par an pour les différentes mesures et les infrastructures.

2. Actions du plan de mobilité

Vélos

- Des aménagements spécifiques pour le stationnement des vélos ont été construits.
- Un atelier vélo a été mis place.
- Des douches et des vestiaires ont été mis en place pour les cyclistes, ainsi qu'un séchoir pour les vêtements humides, et des casiers.
- Les vélos ont été enregistrés et marqués (pour prévenir le vol).

Transports en commun

- Infineon subventionne 10 % des abonnements mensuels et annuels des employés aux transports en commun.
- Un arrêt de tram a été dénommé « Infineon ».
- Un effort a été porté pour rendre les correspondances plus efficaces entre les différents transports publics.
- Les horaires de passage des transports en commun ainsi que leur fréquence ont été coordonnés avec les horaires de travail du personnel d'Infineon.
- Un nouvel arrêt de bus a été créé sur une ligne préexistante.

Motocyclistes

- Des casiers pour les casques de motos ont été installés.
- Des places de parking pour les motos ont été créées au nord du site

Actions diverses

- L'accès pour les piétons et les cyclistes à l'entrée nord du site a été amélioré.
- La sécurité routière a été améliorée aux sorties d'Infineon, notamment grâce à de nouveaux feux de signalisation.

Conseils en mobilité et communication

- Une journée de la mobilité est organisée par l'entreprise, afin de donner des conseils en mobilité aux employés.
- Des conseils sont également donnés aux nouveaux employés pour trouver un lieu d'habitation.
- Une page Web d'accueil « Mobilité » a été établie.
- Un portail Intranet de covoiturage a également été mis en place.

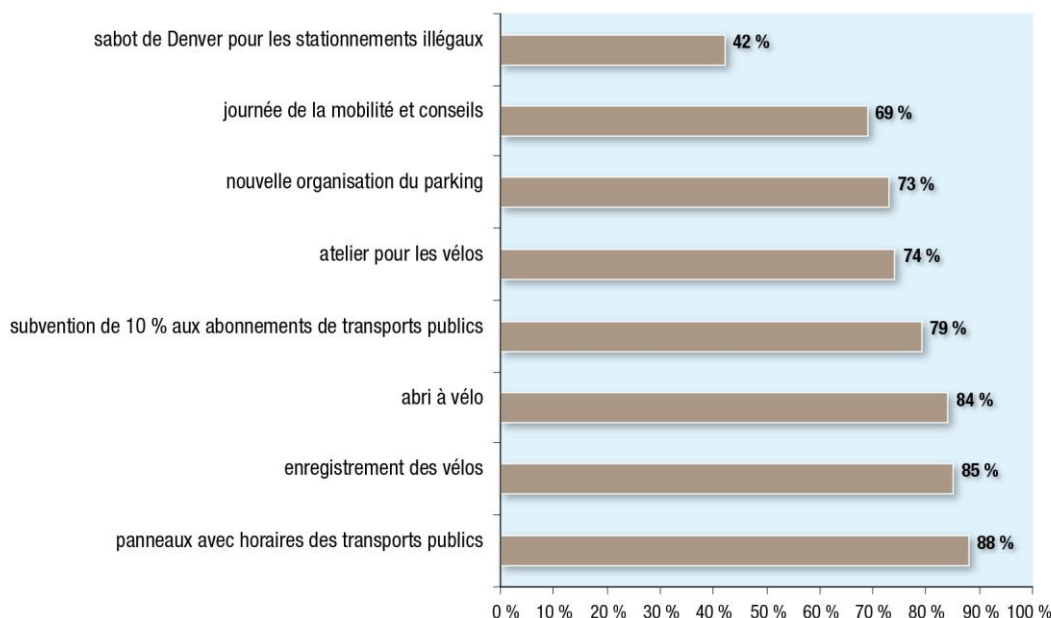
3. Évaluation

Impacts pour l'entreprise

- Grâce à cette gestion de la mobilité, l'entreprise dit avoir renoncé à la construction de 500 autres places de stationnement.
- Infineon annonce que le PDE conduit à moins d'absentéisme et plus de ponctualité.
- L'entreprise affirme également que son image s'en trouve également améliorée.

Impacts pour les employés

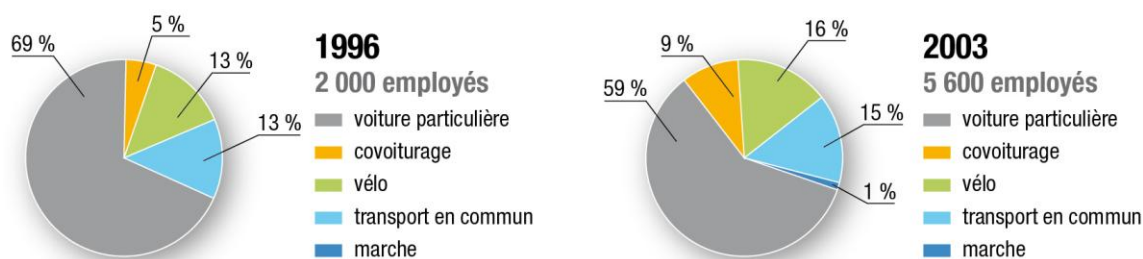
- Les employés d'Infineon sont globalement très satisfaits de la gestion de la mobilité dans l'entreprise, et ils apprécient en particulier les mesures concernant les transports en commun et la pratique du vélo, comme le montre l'évaluation des mesures par le personnel :



Source : Graphique JC construit à partir des données Infineon Technologies Dresden, <http://www.mobilitaetsmanagement.nrw.de/index.php?mp=2&s=27>

- Par ailleurs, ce PDE se traduit par un stress moindre des employés pendant leurs déplacements domicile-travail.
- Il permet également une économie de temps, et une économie d'argent pour les déplacements domicile-travail.
- Le taux d'accidents a été réduit.
- Le taux d'acceptation des employés s'élève en moyenne à 75%.
- En part modale, ce PDE se traduit par une forte augmentation de la pratique du covoiturage et du vélo entre 1996 et 2003 (respectivement +4 et +3 points), ainsi que par une diminution notable de la voiture solo (-10 points) :

Parts modales des employés pour leurs déplacements domicile-travail :



Source : Graphique JC construit à partir des données de <http://www.mobilitaetsmanagement.nrw.de/index.php?mp=2&s=27>

- 26% des salariés qui ont été recrutés à partir de 2000 ont changé de mode de transport, alors que seulement 8% des employés recrutés avant 2000 ont changé leurs habitudes.
- Ce PDE équivaut à une économie annuelle de 7 millions de TIM-km (kilomètre de Transport Individuel Motorisé) (2003).

Impacts pour la collectivité

- La collectivité a tiré des bénéfices de ce PDE en termes d'image.
- La collectivité profite également de la réduction de production de CO₂.
- Le PDE a aussi engendré une réduction du trafic automobile aux heures de pointe.

Impacts pour l'environnement

- Le taux annuel des émissions de CO₂ pour les déplacements domicile-travail a réduit de 18% entre 1996 et 2003
- La proportion des employés se déplaçant seul dans leur voiture pour aller au travail a diminué de 68% à 55% entre 1996 et 2005 : cela équivaut à une économie de 12 millions de kilomètres en voiture par an, et cela correspond également à une économie de 400 kg de CO₂ et 325 € par employé et par an.

Difficultés rencontrées

- Les rares difficultés rencontrées ont surtout concerné les coûts économiques pour financer les mesures et les infrastructures du PDE.

Contact : Dr. Gernot Loibnegger

Fonction : Porte-parole de l'équipe de mobilité Infineon Technologies Dresden

Email : <mailto:gernot.loibnegger@infineon.com>

Sources :

- Infineon Technologies Dresden, http://www.wirtschaftsbewegung.com/files/dresden_ppt_web/infineon/index-Dateien/frame.html
- H:\05.Allemagne\PPT Infineon.htm
- ELTIS, "Successful practised mobility management in Dresden, Germany", Août 2008
- http://www.wirtschaftsbewegung.com/files/dresden_ppt_web/infineon/index-Dateien/frame.html
- <http://www.epomm.eu/>

Un PDE source d'économies

Le cas de l'entreprise Inficon AG au Liechtenstein

1 . Démarche du plan de mobilité

Motivations > Objectifs > Obstacles > Budget

2 . Actions du plan de mobilité

Vélos > Transports en commun > Autopartage > Voitures particulières > Conseils en mobilité et communication

3 . Évaluation

Impacts pour l'entreprise > Impacts pour les employés > Impacts pour la collectivité > Impacts pour l'environnement > Difficultés rencontrées

Inficon AG est une petite entreprise qui par son volontarisme a révolutionné les pratiques locales en matière de mobilité. La mise en place d'un PDE lui a notamment permis d'éviter la construction d'un deuxième niveau de parking souterrain avec une économie à la clef de 122 000 francs suisses (80 000 euros) par an. Pionnière dès 1999, Inficon AG a contribué au déploiement des démarches PDE au Liechtenstein. Depuis 2008, le gouvernement de la Principauté subventionne des Plans de Déplacements pour l'ensemble de l'administration nationale ainsi que des écoles (Gestion de mobilité de service ou BMM : Betriebliches Mobilitätsmanagement).

Inficon AG a remporté un prix spécial lors du Trophée européen d'EPOMM 2008 à Londres, en tant qu'exemple à suivre en termes de gestion de mobilité.

Identité de l'entreprise

Nom de l'entreprise

* Inficon AG

Type d'entreprise

* Entreprise d'appareils de mesure pour la technologie du vide, destinés au marché mondial

Taille de l'entreprise

* 220 employés sur le site du Liechtenstein

* 800 employés répartis dans 12 pays

Chiffres d'affaires

* 169 millions d'euros pour l'ensemble de la société en 2007

Site internet

* <http://www.inficon.com>



Contexte géographique

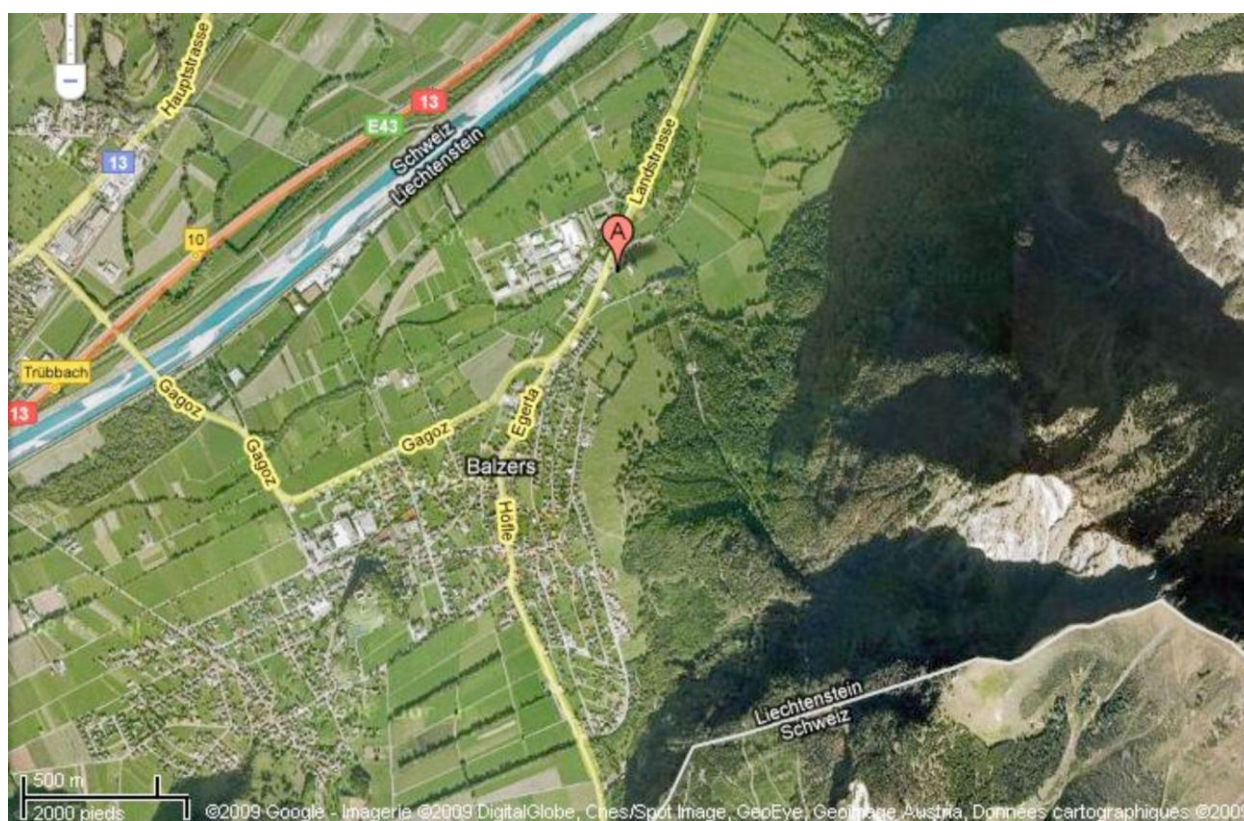
Pays : Liechtenstein, 34 000 habitants pour une superficie de 160 km²

Ville : Balzers se situe dans la partie Sud du Liechtenstein. Cette ville compte 4 420 habitants en 2005, pour une superficie de 19,6 km², d'où une densité très faible de 226 habitants au km².

Source : www.worldmapfinder.com

Implantation locale :

- L'entreprise Inficon se situe en périphérie de la ville de Balzers, dans une zone rurale, à 2 km de la frontière avec la Suisse.



1. Démarche du plan de mobilité

Motivation

- Trouver une alternative à la construction coûteuse de deux niveaux de garage souterrain sous un nouveau bâtiment de production

Objectif

- Réduire le taux d'utilisation de la voiture particulière à 40 % chez les employés.

Obstacles

- L'entreprise se situe dans une zone rurale.
- Le site est entouré de montagnes hautes.
- Le personnel est composé d'environ 70 % de frontaliers qui viennent de Suisse tous les jours.
- Les pistes cyclables sont rares.
- La voiture est au Liechtenstein un symbole très fort de réussite sociale.

Budget

- Le coût financier de l'ensemble du plan de mobilité au sein d'Inficon est d'environ 68 500 euros par an. Toutefois, cet investissement est compensé par les recettes de 30 000 euros générées par le stationnement en souterrain des employés.
- Ce coût se répartit de la façon suivante : 30 000 euros de contribution à la mobilité des employés par la contractualisation avec des compagnies de transport, 30 000 euros pour les primes ajoutées aux salaires, 6 000 euros pour l'autopartage (entreprise Mobility Carsharing Suisse), 1 500 euros pour les tombolas en faveur des mobilités alternatives, et 1 000 euros pour toutes les actions promouvant le vélo.

2. Actions du plan de mobilité

Vélos

- Un garage à vélo se situe juste devant l'entrée principale de l'entreprise et comprend 48 places de stationnement.
- L'entreprise propose des vestiaires, des cabines de douches et met à disposition des serviettes de bain pour les cyclistes.
- Un employé qui présente une facture pour l'achat d'un casque de vélo reçoit 30 francs suisses (20 euros) de la part d'Inficon, même dans le cas où ce casque est pour l'un de ses proches (dans l'optique où, si l'un de ses proches a un accident, l'employé en sera affecté, et son travail également).
- Un réparateur de vélos vient une fois par an sur le site de l'entreprise pour réparer tous les vélos gratuitement (ce qui équivaut à 40 francs suisses par bicyclette, soit 27 euros).

Transports en commun

- Inficon et d'autres employeurs de Balzers versent tous les ans environ 30 000 francs suisses (20 000 euros) aux compagnies de transport de proximité, afin qu'une ligne de bus desserve l'entreprise une fois le matin et quatre fois en fin d'après-midi (arrêt juste devant l'entrée principale d'Inficon).

Autopartage

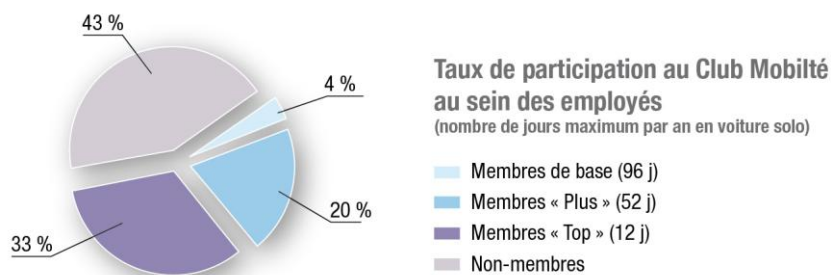
- Les employés qui sont membres du « Club Mobilité » d'Inficon sont automatiquement membres du système d'autopartage Mobility Carsharing Suisse. Ils peuvent ainsi utiliser gratuitement pendant leurs jours de travail les véhicules Mobility (dont un est garé juste devant l'entreprise).

Voitures particulières

- Les places de stationnement du parking souterrain sont payantes. Un système de tarif en fonction de la distance entre le domicile et l'entreprise a été mis en place. Par exemple, un employé qui peut faire le trajet à vélo ou en bus (moins de 60 minutes en transport en commun) peut avoir un abonnement au prix de 720 francs suisses (478 euros) pour une place de parking à l'année. Un employé qui habite plus loin (plus de 60 minutes en transport en commun) ne paye que la moitié (239 euros).

Conseils en mobilité et communication

- Les employés peuvent s'inscrire au « Club Mobilité » au sein de l'entreprise. Il y a trois catégories de membres, et chaque membre s'engage, en fonction de sa catégorie, à ne pas dépasser un certain nombre de trajets seul dans sa voiture et reçoit une prime correspondant à son effort. Ainsi, les « membres de base » du Club Mobilité s'engagent à ne pas venir au travail plus de 96 jours par an seul en voiture, et reçoivent une prime de 100 francs suisses par an (66 euros). Ils représentent 4 % des employés d'Inficon. Les membres « Plus » du Club Mobilité ne viennent que 52 jours par an au travail seul en voiture, et reçoivent une prime de 380 francs suisses par an (252 euros). C'est le cas d'environ 20 % du personnel d'Inficon. Enfin, les membres « Top » se limitent à 12 jours par an, et reçoivent une prime de 500 francs suisses par an (332 euros). Ils représentent un tiers du personnel.



Source : Graphique IAU ÎdF construit à partir de « A bicyclette, séduits », CIPRA (Commission Internationale pour la Protection des Alpes)

- Ce « Club Mobilité » soutient tous les processus de management de la mobilité au sein de l'entreprise ; tous les collaborateurs peuvent s'y affilier gratuitement aux conditions prédéfinies, pour profiter des avantages offerts, comme par exemple la prime de mobilité, la participation à des tombolas, et l'utilisation gratuite des véhicules de Mobility CarSharing Suisse

3. Évaluation

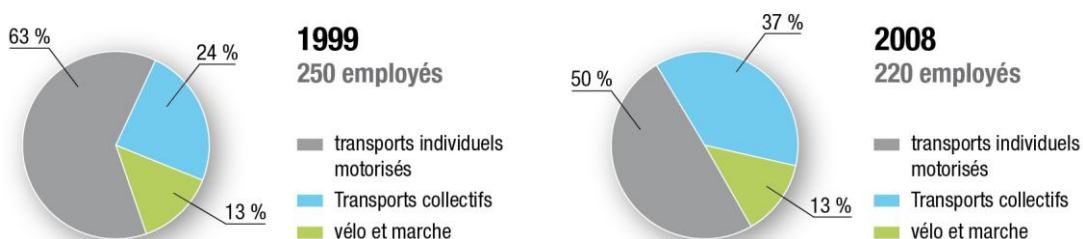
Impacts pour l'entreprise

- Sans la mise en place du PDE, la construction de deux niveaux de parking souterrain de 100 places de stationnement chacun aurait généré une charge de 426 000 francs suisses (280 000 euros) par an, alors que le coût financier de la gestion de la mobilité et de la construction d'un seul niveau de parking est d'environ 304 000 francs suisses (200 000 euros) par an. Inficon réaliserait des économies annuelles de l'ordre de 122 000 francs suisses (80 000 euros) selon leur estimation.
- L'entreprise économise également le coût des jours de congés maladie évités, car elle enregistre un des taux de maladie les plus bas de tout le Liechtenstein : les employés ne sont en moyenne qu'une fois par an en arrêt maladie, d'une durée de trois ou quatre jours.

Impacts pour les employés

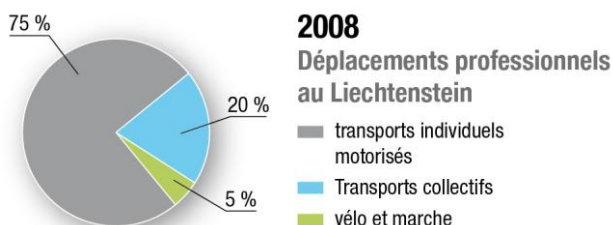
- L'évolution des parts modales des employés entre 1999 et 2008 illustre les impacts du PDE sur le choix des modes de transport par les employés. La stagnation de la part « vélo » malgré les efforts du PDE portés sur ce mode de transport se justifie par la nouvelle localisation du bâtiment en 2002. En effet, le nouveau bâtiment se situe pour 65 % des employés à environ 1,5 kilomètres plus loin que l'ancien bâtiment et sa nouvelle localisation engendre également un temps passé dans les transports publics plus long d'environ 6 minutes. Les actions de promotion du vélo ont donc permis de maintenir la part modale vélo due à la délocalisation du bâtiment :

Évolution des parts modales des déplacements professionnels des employés entre 1999 et 2008



Source : Graphique JC construit à partir de : "Application Form EPOMM Award 2008, International Transport Forum, 2008"
http://www.epomm.org/ecom2008/ecom_presentations_london.html

- Les bons résultats sur les parts modales des employés en 2008 peuvent s'apprécier par comparaison à celles de l'ensemble des déplacements de la population active du Liechtenstein et des frontaliers. Par exemple, le taux d'utilisation du vélo pour aller travailler est seulement de 5 % pour l'ensemble du Liechtenstein alors qu'il s'élève à 13 % chez Inficon :



Source : Graphique IAU idF construit à partir de : "« Changer d'attitude et de comportement dans les déplacements professionnels », Plan de mobilité d'entreprise, INFICON AG, Georg Sele, Novembre 2008

Impacts pour la collectivité

- Inficon invite depuis des années des élus et d'autres entreprises pour leur faire partager son expérience. L'expérience d'Inficon a permis le déploiement du concept de Management de la Mobilité au Liechtenstein. Le PDE d'Inficon aurait aussi convaincu l'État et les autorités locales d'améliorer les infrastructures pour les vélos, afin qu'elles soient plus sûres et sans discontinuité jusqu'à l'entreprise.

Impacts pour l'environnement

Impacts environnementaux des déplacements domicile-travail des employés	Enquête 1999	Enquête 2008
Consommation énergétique	50%	35%
Emission de CO2	60%	60%

Source : Tableau IAU IdF construit à partir de : "Application Form EPOMM Award 2008, International Transport Forum, 2008"
http://www.epomm.org/ecomm2008/ecomm_presentations_london.html

Difficultés rencontrées

- L'équipe du club mobilité de l'entreprise craint particulièrement une augmentation de la part modale des deux-roues motorisés.
- Inficon est encore loin de son objectif environnemental défini en 2000 : 40 % seulement de transports individuels motorisés.

Sources :

- http://www.liechtenstein.li/fr/portal_fuerstentum_liechtenstein-fremdsprachig/fl-fremdsprachig-home.htm
- Application Form EPOMM Award 2008, International Transport Forum, 2008 http://www.epomm.org/ecomm2008/ecomm_presentations_london.html
- Presentation Power Point EPOMM Award 2008, « Mobility Management in a non-urban area », Georg Sele, Inficon Ltd.
- « A bicyclette, séduits », CIPRA (Commission Internationale pour la Protection des Alpes)
- <http://www.cipra.org/de>; <http://www.mobilesliechtenstein.li/>
- « Changer d'attitude et de comportement dans les déplacements professionnels », Plan de mobilité d'entreprise, INFICON AG, Georg Sele, Novembre 2008

Une agence de mobilité dédiée au personnel et aux visiteurs

Le cas des hôpitaux publics de Dublin

1 . Démarche du plan de mobilité

Motivation > Objectifs > Chronologie de la mise en application > Partenaires > Enquêtes

2 . Actions du plan de mobilité

Marche > Vélos > Transports en commun > Navettes > Covoiturage > Stationnement > Conseils en mobilité et communication

3 . Évaluation

Impacts pour l'entreprise > Impacts pour les employés

Le Mater Misericordiae University Hospital (MMUH) et le Temple Street Children's University Hospital (CUH) sont deux hôpitaux publics mitoyens situés à proximité immédiate du centre-ville de Dublin. Ils emploient au total 4 000 personnes. Le complexe hospitalier connaît des travaux d'extension au détriment des aires de stationnement.

La problématique déplacements liés à ces hôpitaux est classique : un fort usage de la voiture pour les visiteurs comme pour les employés en raison des horaires décalés. Les aires de stationnement dans l'enceinte du complexe sont saturées.

Par ailleurs, toute l'agglomération souffre de congestion aux heures de pointe.

Le Conseil municipal de Dublin a exigé que le campus hospitalier se charge d'élaborer un plan de mobilité spécifique afin de traiter les impacts de la circulation et du stationnement sur le site et autour de l'hôpital. Le pilotage et l'exécution du plan a été confié à un prestataire privé, VIPRE. Suite aux premières étapes de diagnostic, la démarche PDE conclut dès 2005 à la nécessité de mettre en place une agence locale de mobilité dédiée au site hospitalier, intitulée TRAVELWAYS.



Le plan mis en œuvre est basé sur des actions de communication et de mise en relation des personnes suivant leur mode d'accès à l'hôpital et leur itinéraire : le principe du covoiturage est étendu aux vélos mais aussi aux piétons. L'agence renseigne aussi bien le personnel que les visiteurs et leur propose les modes les plus adaptés à leur trajet.

Ce PDE a remporté en 2007 de nombreuses distinctions : « the Irish Times Living Dublin Award » pour sa contribution à l'amélioration de la qualité de vie de Dublin, et également le premier prix dans la catégorie « Business in the Community » pour les initiatives de réduction du trafic de Travelways, il a été finaliste au concours « National Customer Service Award » (qui récompense les efforts portés sur un service client d'excellence, ainsi que ses effets sur les clients et l'ensemble de l'entreprise) et enfin, a remporté le « HSE Achievement Awards » dans la catégorie « Better Place to Work ».

Identité de l'entreprise

Nom de l'entreprise

* Le Mater Misericordiae University Hospital (MMUH)
et le Children's University Hospital (CUH)

Type d'entreprise

* Hôpitaux publics

Taille de l'entreprise

* L'hôpital MMUH emploie 3 000 personnes, offre 570 lits
et reçoit en moyenne 830 visiteurs par jour.

* le Children's University Hospital (CUH)
emploie 1 000 personnes, offre 150 lits.



Contexte géographique

Pays : République d'Irlande

Région : Comté ou région de Dublin (circonscription administrative) soit 1 287 200 habitants (2006) / Greater Dublin Area est une aire plus vaste qui englobe trois comtés voisins (1 662 500 habitants (2006)).

Ville : Dublin est la capitale de l'Irlande, elle occupe une superficie de 117 km², 506 200 habitants (2006) soit une densité de 4 300 hab./km².

Source : © 2009 Google

Implantation locale :

Le Mater Misericordiae University Hospital (MMUH) et le Children's University Hospital (CUH) sont deux hôpitaux publics qui se situent sur des parcelles mitoyennes, à proximité immédiate du centre ville de Dublin dans un quartier en régénération urbaine.

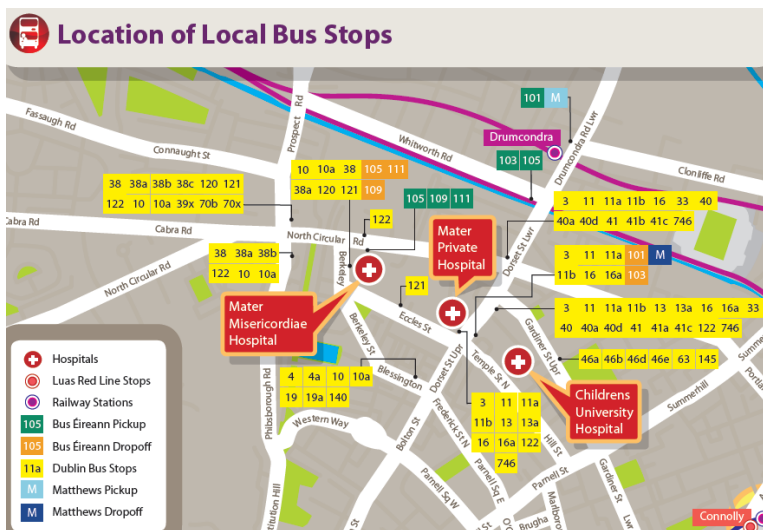


Source : © 2009 Google



Source : Plan 2009 Travelways (VIPRE)

- Les hôpitaux sont desservis par de nombreuses lignes de bus (ci-dessous).



Source : Plan 2009 Travelways (VIPRE)

1. Démarche du plan de mobilité

Motivation

Dans le cadre du plan national de développement, cofinancé par le gouvernement irlandais et l'Union Européenne, le MMUH est étendu et modernisé (travaux entre 2006 et 2012). La création d'un nouvel hôpital est prévue sur le site depuis 1999. L'emplacement du nouvel hôpital est le site du parking à l'usage du personnel, des patients et des visiteurs. Ce parking est fermé depuis 2007, réduisant les places de stationnement de 600 à 250.

Diminuer la congestion liée à l'extension de l'activité sur le site et la diminution des aires de stationnement :

- les problèmes d'accès des patients et des visiteurs ont nécessité la mise en œuvre d'une stratégie d'information publique,
- le Conseil municipal de Dublin a exigé que le campus hospitalier se charge d'élaborer un plan de mobilité spécifique afin de traiter les impacts de la circulation et du stationnement sur le site et autour de l'hôpital.

Objectif

- Objectif mobilité : réduire le nombre de voitures en conducteur solo accédant au site du MMUH-CUH afin de résoudre les problèmes de stationnement et de congestion du site.

Chronologie de la mise en application

- En 2004, le bureau d'étude VIPRE Ltd a été retenu pour fournir des services de conseil et de gestion de la mobilité pour les hôpitaux du site.
- En 2005, deux centres d'information sur la mobilité (*Commuter centres*) ont été créés dans les deux hôpitaux afin de gérer la mise en œuvre du PDE et de communiquer les initiatives et les objectifs de ce plan au personnel et au grand public.

Partenaires

- **Pilotage du plan par le prestataire** : VIPRE Ltd Ireland (pour le compte des hôpitaux mandataires).
- Le développement du site hospitalier¹ fait partie d'un plan national de développement piloté par l'État. Le plan national prévoit également des améliorations des infrastructures de transport, notamment d'une ligne de métro qui desservira notamment le site hospitalier et portera la rénovation urbaine du quartier.
- La ville de Dublin établit tous les 6 ans un plan pour l'aménagement de la ville : « the Dublin City Development Plan ». Le plan en cours 2005-2011 contient plusieurs politiques qui promeuvent la mobilité durable et dont les objectifs sont entre autres d'intégrer l'aménagement du territoire et les transports, de promouvoir les changements modaux, d'améliorer la qualité du réseau de bus, d'encourager la pratique du vélo et de la marche à pied, et de développer les « Plans de Management de la Mobilité »...
- L'autorité régulatrice Dublin Transportation Office est compétente sur la voirie, le ferroviaire, les bus, les vélos et la marche. L'objectif fixé par les autorités locales de Dublin est de réduire de 30 % la part des trajets courts (moins de 6 km) effectués en voiture d'ici 2016. Dublin fait partie du projet européen ASTUTE dont l'objectif est d'augmenter les parts de la marche et du vélo de 10 % au sein des villes partenaires.

¹ Une société d'aménagement a été créée pour mener à bien le projet de restructuration : the Mater Campus Hospital Development (MCHD Ltd).

2. Actions du plan de mobilité

Marche

- Le plan « Walkshare » est un système de « covoiturage piéton » : il s'agit de partager ses déplacements à pied avec d'autres personnes. Ce système correspond particulièrement aux employés qui font des roulements, car il a pour but non seulement de promouvoir la marche à pied, mais aussi de rassurer les piétons. En effet, beaucoup d'employés sont inquiets quand ils marchent dans les environs de l'hôpital, et plus particulièrement le soir, dans les parkings et aux carrefours.
- La plate-forme Internet « Hospital Journey Share » mise en place pour l'hôpital (détaillée dans la catégorie « covoiturage ») permet ainsi de partager ses déplacements domicile-travail à pied avec d'autres collègues et de s'organiser.

Vélos

- Il y a un garage à vélos situé devant le MMUH (rue Eccles). Une clé peut être demandée au centre d'information Travelways (détaillé dans la catégorie « conseil en mobilité et communication »). Il y a aussi un range-vélo, situé à l'entrée de la pharmacie de l'hôpital.
- Des douches sont à disposition des cyclistes dans le Centre de formation des infirmières du MMUH, situé en face du garage à vélos (rue Eccles). Une carte magnétique fournie aux employés est nécessaire pour accéder à ces douches.
- Il n'y a pas pour l'instant de vestiaire pour les cyclistes, mais cela fait partie des mesures à venir. Des installations supplémentaires pour le stationnement des vélos dans les deux hôpitaux sont aussi à l'ordre du jour.
- La plate-forme Internet « Hospital Journey Share » permet également de partager ses déplacements domicile-travail en vélo.

Transports en commun

- Travelways a mis en place la mesure « Taxesaver ticket » permettant aux employés d'acheter leurs abonnements mensuels ou annuels de transport sur le Grand Dublin auprès de leur employeur en étant directement prélevés sur leur salaire et en évitant ainsi de payer la taxe PRSI (Pay Related Social Insurance). Cela permet aux salariés d'économiser près de 50 % de leur abonnement :

Type d'abonnement	Prix	Économie d'impôts
Abonnement annuel à l'ensemble des transports en commun du Grand Dublin (« Annual Bus and Rail Short Hop »)	1 035 €	486,45 € / an
Abonnement mensuel à l'ensemble des transports en commun du Grand Dublin (« Monthly Bus and Rail Short Hop »)	119 €	55,93 € / mois

Navettes

- Un système de minibus pour le ramassage des salariés est mis en place en 2008. Son originalité tient dans le fait que le conducteur est recruté parmi le personnel de l'hôpital potentiellement usager de la navette. Le prestataire VIPRE qualifie l'ensemble des conducteurs et aide les candidats pour la sélection de l'itinéraire. Il fournit également le véhicule (9 places), un programme d'entretien et de réparation, et l'assurance.

Covoiturage

- « Hospital Journey Share » est un système de covoiturage mis en place par VIPRE en 2008 pour les hôpitaux irlandais : www.hospitaljourneyshare.com. Tout hôpital peut s'y inscrire gratuitement, mais seulement le MMUH et le CUH en font pour l'instant partie. Ce service est à disposition des employés voulant se rendre à leur lieu de travail en covoiturage, et il est également à disposition des visiteurs des hôpitaux.
- La plate-forme Internet « Hospital Journey Share » permet de partager ses déplacements domicile-travail ou ses déplacements exclusivement professionnels en taxi.
- A la fin de l'année 2008, 10 % des places de parking sur le site du MMUH-CUH sont réservés aux véhicules utilisés pour du covoiturage. Plus précisément, 50 personnes se partagent 15 places de parking.

Stationnement

- Le parking pour le personnel, les patients et les visiteurs qui comportait 600 places de stationnement, a fermé en 2007, ne laissant que 250 places sur le site. Pendant le réaménagement du site, les places disponibles sont attribuées en priorité aux membres du personnel qui sont de garde et à ceux qui pratiquent le covoiturage.

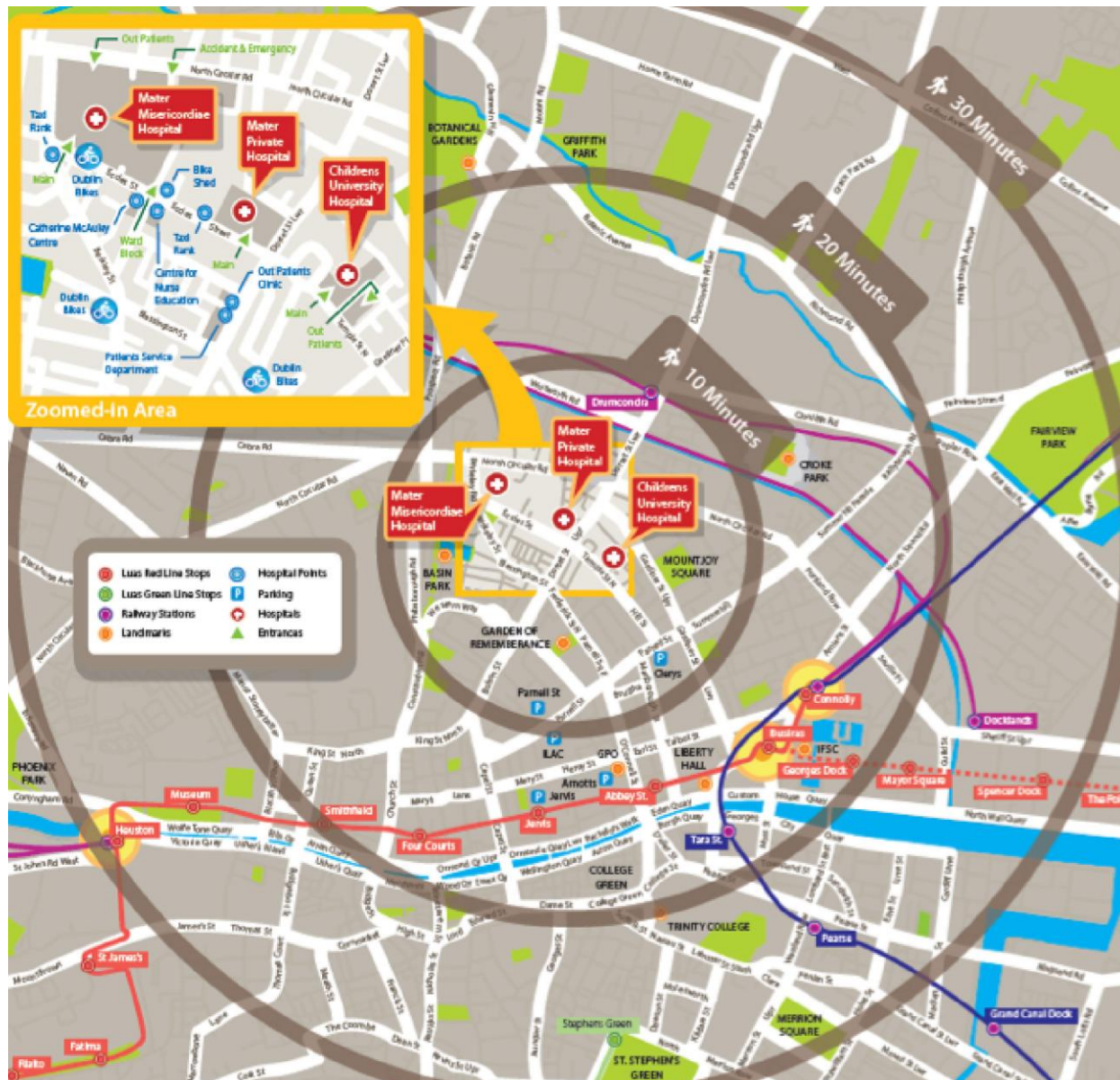
Conseils en mobilité et communication

- Une agence de conseil en mobilité a été mise en place en 2005 afin de sensibiliser ceux qui se rendent au MMUH ou au CUH sur le problème du faible taux d'occupation des voitures, et de fournir des informations pratiques à tous : the Travelways Commuter Centre. Un point d'accueil se trouve dans chaque hôpital, et un site Internet est également à disposition de tous : <http://www.travelways.ie>. Ce site fournit des informations sur tous les modes de transports possibles pour se rendre sur le site du MMUH et du CUH tant pour les employés que les patients et les visiteurs du site. L'agence et le site Travelways sont gérés par le prestataire VIPRE Ireland Ltd.
- Cette agence Travelways met également à disposition des fiches concernant la pratique du vélo et la marche à pied. Ces fiches détaillent pour plusieurs exemples de destinations possibles depuis l'hôpital, la distance en kilomètres, le temps estimé du trajet, et le nombre de calories brûlées. Ci-dessous l'exemple de la fiche vélo :

Destination depuis le MMUH-CUH	Distance	Temps du trajet	Calories brûlées*
Whitehall	3.4 km	17 min	100
Finglas	5.5 km	20 min	129
Ranelagh	4.8 km	23 min	138
UCD	6.75 km	33 min	195
Sutton	10.95 km	54 min	317
Clonsilla	11.5 km	57 min	332

* pour une personne pesant 75 kg

- Travelways met en ligne une carte du site de l'hôpital avec les différents accès, et le temps de trajet en fonction du mode de transport emprunté (marche, vélo, taxi) :



Source : Plan 2009 Travelways (VIPRE) édité le 14 / 07 / 2009 (pdf disponible sur le site internet de Travelways)

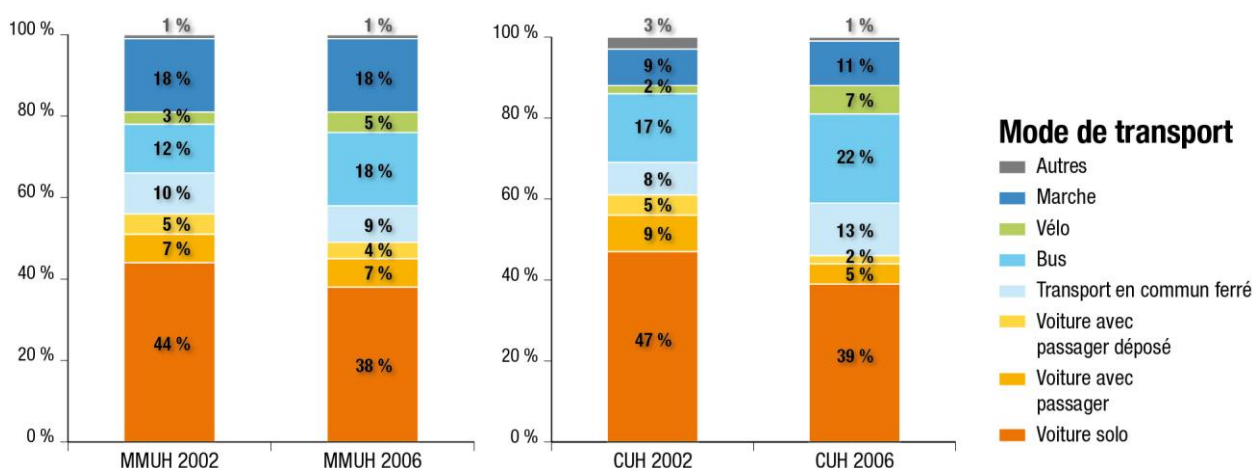
3. Évaluation

Impacts pour l'entreprise

- Après deux ans, la mise en œuvre du PDE a permis d'atteindre une réduction de 16 % des voitures accédant au site, et de réduire les embouteillages et les frais généraux de stationnement.
- Cette réduction permet de répondre aux exigences du Conseil municipal de Dublin et de créer une image positive de responsabilité civile.
- En 2008 la capacité de stationnement à l'extérieur de l'enceinte de l'hôpital a été réduite, ce qui permet à l'hôpital de réaliser des économies conséquentes chaque année.

Impacts pour les employés

- La part modale du vélo a augmenté de 63 % entre 2007 et 2008.
- L'objectif établi en 2004 pour 2007 qui fixait la réduction de la part modale de la voiture (mode passager inclus) à 49 %, pour l'ensemble du MMUH et du CUH, a été atteint dès 2006.
- Les graphiques ci-dessous illustrent la diminution de l'utilisation de la voiture entre 2002 et 2006 tant au MMUH qu'au CUH, et notamment au profit des transports en commun et du vélo :



Source : Résultats des enquêtes 2002 et 2006 présentés le 4 / 12 / 2007 par VIPRE "Workspace Travel Plans – Dublin Experience" (COMHAR SDC National experience)

Contact : Barry McKenna

Fonction : Responsable du centre d'information « Travelways » au sein de Vipre

Email : travelways@mater.ie

Sources :

- "Travel Plan Implementation Strategy—Establishment of Commuter Centre for Ireland's largest health project", a Vipre case study
- "Mobility Management of the Mater Misericordiae University Hospital and the Children's University Hospital, Dublin, Ireland", ELTIS, Janvier 2009
- COMHAR SDC National experience, Workplace Travel Plan in Dublin, Vipre, 2007
- Site du projet de développement : <http://www.mchd.ie/>
- Site de l'agence de mobilité : <http://www.travelways.ie/>
- <http://www.hospitaljourneyshare.com> : site de covoiturage et autres partages modaux dédié aux hôpitaux (personnel et visiteurs)

Des primes pour inciter à l'usage des modes durables

Le cas de l'entreprise Anton Paar à Graz

1 . Démarche du plan de mobilité

Motivation > Objectifs > Chronologie de la mise en application > Partenaires > Budget

2 . Actions du plan de mobilité

Marche > Vélos > Vélos électriques > Transports en commun > Covoiturage > Véhicules motorisés / stationnement > Divers > Conseils en mobilité et communication

3 . Évaluation

Impacts pour l'entreprise > Impacts pour les employés > Impacts pour la collectivité et l'environnement

L'entreprise de fabrication d'instruments de mesures, Anton Paar GmbH, a initié en 2002 un plan de mobilité dans l'objectif d'améliorer la santé de ses employés en les incitant à délaisser leur voiture au profit de modes « écologiques » (en traduisant littéralement).

Face à une saturation des parkings de l'entreprise, le plan de mobilité a mis en place un système de primes mensuelles basées sur le nombre de déplacements réalisés à pied ou en vélo.

Parmi les mesures du plan de mobilité, il faut retenir celle de la pointeuse qui permet aux salariés d'enregistrer leur mode de déplacement utilisé. Le pointage permet d'afficher quotidiennement le nombre de cyclistes et de marcheurs, mais aussi de calculer la prime qui leur sera octroyée à la fin du mois au titre de leur implication dans le plan de mobilité.

Le plan mis en œuvre est basé sur des actions de sensibilisation, de communication et de récompenses, toujours actualisées et diverses. A noter l'originalité et l'efficacité des plans de mobilité personnels, attribués à chaque employé.

Le programme d'Anton Paar a remporté le premier prix du « Bike2Business », compétition organisée par le Ministère autrichien de l'environnement.

Identité de l'entreprise

Nom de l'entreprise

* Anton Paar GmbH (société à responsabilité limitée)

Type d'entreprise

* Production d'instruments de mesures et d'analyse haut de gamme pour l'industrie et la recherche

Taille de l'entreprise

* 600 employés sur le site de Graz (siège du groupe)
* plusieurs entreprises ou antennes réparties sur le continent européen, américain et asiatique

Chiffres d'affaires

* non communiqué



Contexte géographique

Pays : République d'Autriche

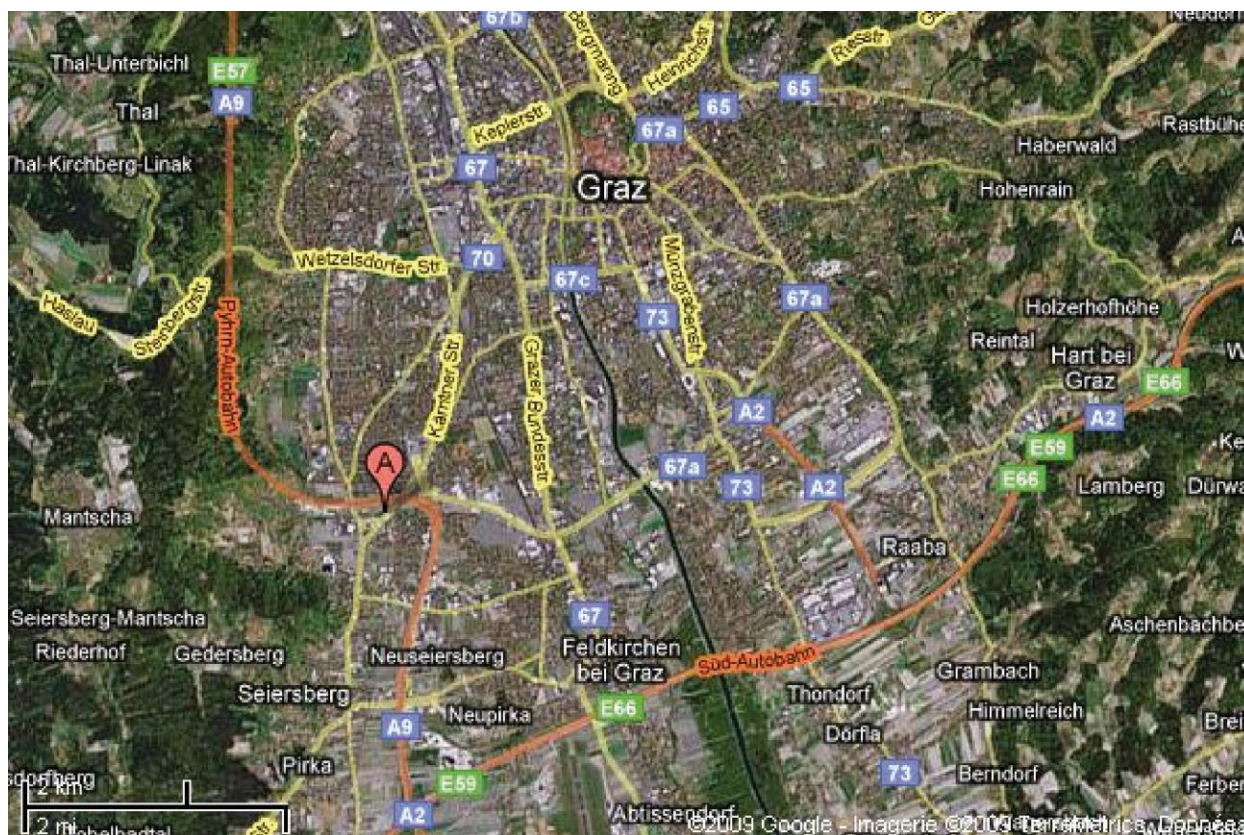
Région : Styrie / 1 183 300 habitants (2001), pour une superficie de 16 392 km² soit une densité de 72 hab./km².

Ville : Graz est la capitale de la Styrie et la deuxième plus grande ville d'Autriche / 250 000 habitants (2008) pour une superficie de 128 km², soit une densité de 1 980 hab. / km². Son aire métropolitaine compte environ 360 000 habitants.

Source : Wikipédia, carte provenant du CIA World Factbook

Implantation locale :

- L'entreprise Anton Paar se situe au sud-ouest de la ville de Graz, dans une zone périurbaine, à proximité de l'autoroute.
- Elle est desservie par des liaisons de bus et de tramways, notamment depuis et vers Graz.



- C'est un espace urbanisé bien desservi par les bus urbains et les tramways (voir carte dans la rubrique Actions).

1. Démarche du plan de mobilité

Motivation

- Améliorer la santé du personnel :
Les niveaux de pollution sonore et de pollution de l'air excèdent les niveaux autorisés par les autorités suisses.
Les autoroutes d'accès à l'aéroport ainsi que les parkings de ce dernier sont chroniquement saturés.

Objectif

- Économique : **économiser la construction de places de stationnement** supplémentaires, et développer l'image de marque de l'entreprise pour se poser comme modèle auprès des autres entreprises.
- Social : améliorer la santé des employés en ayant des actions sur les déplacements quotidiens et réduire le stress des employés durant leur déplacements domicile-travail.
- Environnemental : contribuer aux efforts écologiques.

Chronologie de la mise en application

- **Avril 2002 : lancement du programme « Anton Paar en mouvement »** (« Anton Paar in Bewegung »). Ce programme vise à augmenter la pratique d'un exercice physique au sein du personnel et à améliorer l'alimentation des employés, afin d'améliorer leur santé générale.

Partenaires

- **Pilotage du plan par l'entreprise** : un responsable a été nommé à la direction des ressources humaines.
- Le plan a été étudié par le bureau d'études et de recherche sur la mobilité FGM-AMOR (« Forschungsgesellschaft Mobilität - Austrian Mobility Research »).

Budget

- 20 000 euros par an
- L'usage du parking payant souterrain compense financièrement les dépenses des actions en faveur des vélos.

2. Actions du plan de mobilité

Marche

- A chaque fois que les employés se rendent à pied à leur travail, ils le déclarent et remportent une prime dite écologique de 1 euro. Ils reçoivent la somme de ces primes en même temps que leur salaire, à la fin du mois. Ils peuvent donc recevoir jusqu'à 210 euros supplémentaires par an s'ils viennent tous les jours au travail à pied.

Vélos

- A chaque fois que les employés se rendent à vélo à leur travail, ils le déclarent et remportent une prime « écologique » de 1,50 euros. Ils reçoivent la somme de ces primes en même temps que leur salaire, à la fin du mois, soit une prime annuelle s'élevant jusqu'à 315 euros s'ils viennent tous les jours au travail à vélo.
- Des douches et des vestiaires sont à disposition des employés.
- Un garage à vélo (éclairé) a été construit pour abriter 120 vélos, et les prémunir contre le vol.
- Les employés peuvent utiliser des tenues cyclistes appartenant à l'entreprise.
- Ils ont également à disposition un atelier où ils peuvent réparer leur vélo eux-mêmes.
- « Auto Rasten » (« Halte à la voiture ») est un événement organisé tous les ans par l'entreprise pour promouvoir le vélo comme mode domicile-travail. A cette occasion, l'entreprise organise un petit déjeuner sur le site. Le principe est que les employés qui vont régulièrement sur le site à vélo montrent à leurs collègues les chemins les plus courts, les plus jolis et les plus sûrs pour s'y rendre. A plusieurs endroits dans la ville des guides sont également positionnés pour informer et aider les cyclistes en chemin.

Vélos électriques

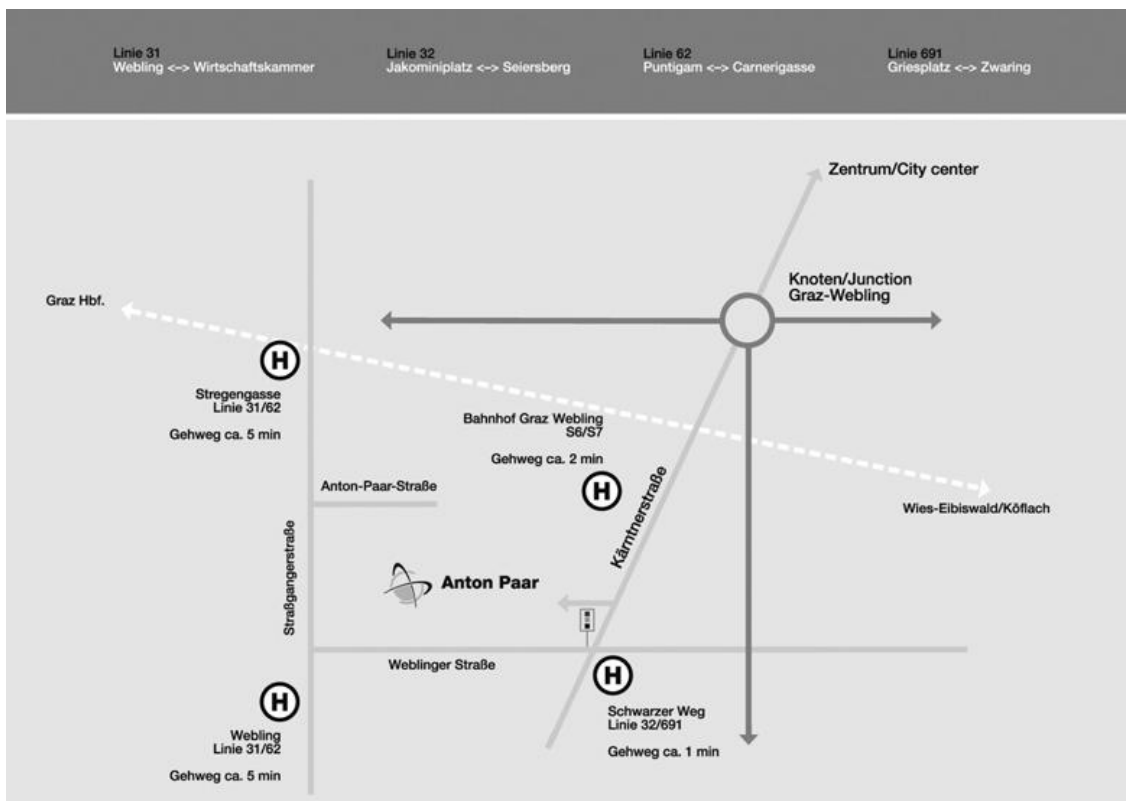
- Trois vélos électriques de fonction sont à disposition des membres de la direction. Ils sont également empruntables pour des usages privés comme la pause de midi ou le retour au domicile.
- Une station service à énergie solaire a été installée pour les alimenter (ainsi que les voitures électriques).



Sources des photos : Betriebliches Mobilitätsmanagement, Anton Paar in Bewegung, Octobre 2008

Transports en commun

- Les tickets de transports en commun sont remboursés par l'entreprise, et ce depuis 20 ans.
- Des informations sur les transports en commun sont régulièrement actualisées et à destination des employés.
- Il y a quatre arrêts de bus à moins de trois minutes à pied de l'entreprise, comme le montre la carte ci-dessous élaborée pour les employés (numéro des lignes de bus avec leur provenance et leur terminus, localisation des arrêts de bus, et temps de marche jusqu'à l'entreprise indiqué pour chaque arrêt) :



Source : Betriebliches Mobilitätsmanagement, Anton Paar in Bewegung, Octobre 2008

Covoiturage

- A chaque fois que les employés pratiquent le covoiturage pour se rendre à leur travail, ils le déclarent et remportent une prime « écologique » de 1 euro. Ils reçoivent la somme de ces primes en même temps que leur salaire, à la fin du mois. Ils peuvent donc recevoir 210 euros supplémentaires par an s'ils viennent tous les jours au travail en covoiturage.
- Un portail internet de covoiturage permet aux employés d'organiser leur trajet avec d'autres employés de l'entreprise.
- Des informations de covoiturage personnalisées sont données à chaque employé : par exemple, sur quel circuit de covoiturage se trouve le domicile de l'employé, et combien d'autres salariés sont concernés par cet itinéraire.
- Des places de parking sont réservées pour les véhicules utilisés pour du covoiturage.

Véhicules motorisés / Stationnement

- Des voitures électriques de fonction sont disponibles.
-
- Sur le site de l'entreprise, il existe un parking de surface gratuit et un parking souterrain payant, dont les recettes sont consacrées à différentes actions concernant les vélos.
- Il y a des places de stationnement abritées pour les deux-roues motorisés.

Divers

- L'entreprise a installé un système électronique de pointeuse grâce auquel les employés enregistrent le mode de transport avec lequel ils se sont rendus sur le site de l'entreprise. C'est ce système qui permet de gérer les primes écologiques mensuelles pour les piétons, les cyclistes, et ceux qui pratiquent le covoiturage. Un écran diffuse tous les jours le nombre d'employés qui se sont rendus au travail à pied ou en vélo.



Conseils en mobilité et communication

- Tous les employés participent à la journée de la mobilité, pendant laquelle sont, en autres, distribués les plans de mobilité personnalisés.
- Un **plan de mobilité personnalisé** est rédigé pour chaque employé (illustration ci-contre). Cette fiche sensibilise dans un premier temps l'employé sur le coût d'une voiture en général, sur les effets positifs de la marche et du vélo sur la santé, et sur la production moyenne de CO₂ d'une voiture utilisée tous les jours. Cette fiche reprend également les primes et les avantages financiers accordés par l'entreprise aux employés en fonction du mode de transport utilisé chaque jour (transports en commun, vélo, covoiturage, et marche). Ce plan de mobilité personnalisé fait ensuite le calcul km-temps-coût pour la distance entre le domicile de l'employé et l'entre-prise, et permet la comparaison entre l'utilisation de la voiture, des transports en commun, et du vélo.
- Depuis 2001, la pratique du vélo est promue par des campagnes de communication internes.
- Un tableau propose des informations générales sur les transports.

Sources : *Betriebliches Mobilitätsmanagement, Anton Paar in Bewegung, Octobre 2008*

MOBILITÄTSPLAN

Liebe Anneliese Ma.....

Das Auto stehen lassen, ins öffentliche Verkehrsmittel einsteigen, das Rad oder als Mitglied einer Fahrgemeinschaft gemeinsam ein Fahrzeug benutzen ...

Einiges spricht dafür:

- Für eine Jahreskarte für die öffentlichen Verkehrsmittel z.B. von Gleisdorf bezahlt man € 526,- – ein Jahr lang täglich mit dem Auto zu fahren kostet hingegen ca. € 3.278,-.
- Wenn man täglich nur 30 Minuten mit dem Rad fährt oder schnell zu Fuß geht, erhöht man das Wohlbefinden und vermindert das Risiko einer Herz-Kreislauferkrankung um bis zu 50 % (Studie der WHO).
- Wer täglich 21 km in die Arbeit pendelt, produziert 1,5 t CO₂ im Jahr.
- Anton Paar Öko-Taste:
 - Wer die öffentlichen Verkehrsmittel für die Fahrt in die Firma benützt, bekommt die Fahrtkosten rückerstattet (Berechnung erfolgt lt. Kosten einer Jahreskarte).
 - RadfahrerInnen können sich bis zu € 315,- pro Jahr „erradeln“.
 - TeilnehmerInnen einer Fahrgemeinschaft können sich € 210,- pro Jahr „erwirtschaften“. Außerdem hat das Auto der Fahrgemeinschaft einen fix reservierten Parkplatz am Firmengelände.
 - Fußgänger können sich ebenfalls bis zu € 210,- pro Jahr „ergehen“.

Dein persönlicher Mobilitätsplan

Verkehrsmittel	Wohnort - Firma	Zeitaufwand	Kosten/Jahr
PKW	17 km	19 min	1741 €

Verkehrsmittel	Wohnort - Firma	Zeitaufwand	max Bonus/Jahr
Öffentlicher Verkehr: Linie	B.150/Regionalzug/B.32	36 min	401 €
Fahrrad	17 km	57 min bis 73 min	315 €

Abkürzungen und Berechnungsgrundlagen:

B: Bus; St: Straßenbahn; S: Schnellbahn; Z: Zug; k.v.: keine Verbindung gefunden
 Autokosten: Kilometer x € 0,2439 (Km-Geld ohne Anschaffungs- und Versicherungskosten; Quelle: ÖAMTC)
 Zeitaufwand Radfahrer: Geschwindigkeit zwischen 14 km/h und 18 km/h wurde angenommen
 Zeitaufwand öffentlicher Verkehr: setzt sich aus der Fahrzeit und der Gehzeit zur Haltestelle zusammen
 CO₂-Ausstoß: 2,5 kg/Liter Treibstoff (Zur Berechnung wurde ein Verbrauch von 7 l / 100 km herangezogen; Quelle: ÖAMTC)
 Alle weiteren Daten wurden von ÖBB, GVB, GKB, VCO, FGM, map24 und via-michelin zur Verfügung gestellt

Deine persönliche Fahrgemeinschaft:

Auf deiner Route **Rhein- Gratkorn- Gratwein- Judendorf Strassengel- Firma Anton Paar** fahren **11 MitarbeiterInnen** von Anton Paar in die Firma: Eine Fahrgemeinschaft zu bilden bietet sich an. Bei der Zusammenstellung von Fahrgemeinschaften ist das Team von APIB gerne behilflich.
 Wir beantworten gerne Ihre/eure Fragen.
 Team Anton Paar in Bewegung

(Dezember 2007)

Sources : *Betriebliches Mobilitätsmanagement, Anton Paar in Bewegung, Octobre 2008*

3. Évaluation

Impacts pour l'entreprise

- Le parking de l'entreprise est désormais utilisé à seulement 50 % de sa capacité.

Impacts pour les employés

- 20 % des employés utilisent le vélo pour leurs déplacements domicile-travail.

Impacts pour la collectivité et l'environnement

- L'air de la ville de Graz est gravement pollué par des particules en suspension (PM10), particulièrement nocives pour la santé. Issues du processus de combustion (industries, ménages, et voitures), leur stagnation dans la région est favorisée par la situation géographique en vallée de Graz. C'est la raison pour laquelle le programme « Anton Paar en mouvement » est une contribution très importante à l'amélioration de la qualité de l'air dans la région.

Contact : Harald Heitzer

Fonction : Ingénieur, responsable du plan "Anton Paar in Bewegung" - Direction des ressources humaines

Email : harald.heitzer@anton-paar.com

Sources :

- « Fact sheet – barrier : accessibility and health issues », Jörg Kastelic, FGM-AMOR et ASTUTE.
- "Anton Paar in Graz/Austria encourages their employees to cycle to work", ASTUTE.
- "Betriebliches Mobilitätsmanagement, Anton Paar in Bewegung, Octobre 2008
- "Anton Paar in Graz :Austria encourages their employees to cycle to work", Teresa Magens, ELTIS, juillet 2007.
- "The first Austrian Mobility Centre in Graz", Ingrid Briesner, ELTIS, janvier 2007.
- "Styria has the first mobility center network in Europe", Ingrid Briesner, ELTIS, juillet 2007.
- <http://www.astute-eu.org>.
- <http://www.pimms-eu.org/ptrinfo/graz.html>

Mise en place de stationnement payant pour les employés

Le cas de l'hôpital Ziekenhuis Rijnstate à Arnhem, Hollande

1 . Démarche du plan de mobilité

Motivations > Objectifs > Obstacles > Partenaires

2 . Actions du plan de mobilité

Vélos > Transports en commun > Covoiturage > Voitures particulières > Conseils en mobilité et communication

3 . Évaluation

Impacts pour les employés

L'hôpital d'Arnhem Ziekenhuis Rijnstate a initié dès 2005 les premières mesures de son plan de mobilité dans l'objectif de limiter le nombre de voitures utilisées par le personnel pour se rendre à l'hôpital.

Le plan de mobilité pénalise les automobilistes en rendant le stationnement payant en journée et les incite à utiliser les autres modes en garantissant le retour à domicile par taxi le cas échéant.

En deux ans, le plan de mobilité porte ses fruits : l'utilisation de la voiture solo diminue de 11,5% et l'utilisation des transports publics par le personnel de l'hôpital augmente de 22,5%.

Identité de l'entreprise

Nom de l'entreprise

* Ziekenhuis Rijnstate

Type d'entreprise

* Hôpital public généraliste

Taille de l'entreprise

* Environ 3 000 employés permanents et 500 autres présents sur le site

* 750 lits, 27 500 patients et 326 600 visiteurs par an (2004)

Chiffres d'affaires

* Cet hôpital fait partie du groupe Alysis Zorggroep, l'un des plus grands centres de santé aux Pays-Bas. Avec plus de 6 000 employés répartis dans trois hôpitaux, c'est aussi l'un des plus gros employeurs d'Arnhem et de ses environs.

Chiffres d'affaires

* <http://www.alysiszorggroep.nl/site>



Contexte géographique

Pays : Hollande

Région : Province du Gelderland

Ville : La ville d'Arnhem compte 143 600 habitants (2008) et couvre une surface de 102 km², correspondant donc à une densité de 1 414 habitants / km².

source : <http://www.wordtravels.com/Travelguide/Countries/Netherlands/Map>

Implantation locale :

- L'hôpital Rijnstate est implanté au Nord du centre-ville d'Arnhem, près d'un quartier résidentiel en proche banlieue, dans une zone périurbaine.



- Distance de la gare la plus proche : 2,9 Km
- Distance de l'arrêt de bus : 50 m (une ligne urbaine qui passe 4 fois par heure et trois lignes régionales)
- Distance de l'autoroute : 2 Km

1. Démarche du plan de mobilité

Motivation

- Le site de l'hôpital connaît un manque chronique de places de stationnement pour ses employés.
- Parmi les trois hôpitaux du groupe Alysis Zorggroep, Rijnstate est celui qui connaît les problèmes d'accès en voiture les plus importants.

Objectif

- Il s'agit grâce au PDE de développer pour les employés des solutions d'accès à l'hôpital moins axées sur l'usage de la voiture particulière.

Obstacles

- L'hôpital est loin de la station de trolleybus.
- Il est également situé au sommet d'une colline, ce qui rend l'usage du vélo plus difficile.

Partenaires

- L'hôpital Rijnstate fait partie du programme « Bereikbaar Ziekenhuis » sur l'accessibilité aux hôpitaux. Il s'agit d'un partenariat entre la province du Gelderland, dans le cadre du projet européen OPTIMUM (programme INTERREG IVB).
- Le centre régional de coordination des transports, Vervoer Coördinatie Centrum (VCC), offre son soutien à l'hôpital pour la mise en place des mesures de mobilité, leur gestion et leur entretien.
- Les autorités locales d'Arnhem et les organisations de quartier sont consultées.

2. Actions du plan de mobilité

Vélos

- Financement de l'achat de vélos
- Mise en place d'un service d'entretien pour vélos
- Des négociations avec le fisc sont en cours afin de prendre en considération les incitations à l'utilisation du vélo et des transports en commun comme une partie du salaire du personnel.

Transports en commun

- Réduction négociée des prix des billets de transport grâce aux contrats passés respectivement avec les chemins de fer néerlandais et la société en charge des transports publics régionaux.
- Garantie d'un transport de remplacement (par taxi) vers le travail ou le domicile pour les employés qui utilisent les transports publics à des heures auxquelles le service n'est pas assuré.
- Participation de l'employeur sur les abonnements de transport en commun

Covoiturage

- Des places de parking réservées aux véhicules utilisés pour du covoiturage.
- Garantie du retour au domicile en situation d'urgence (par taxi) pour les employés pratiquant le covoiturage.
- Des informations de covoiturage personnalisées sont données à chaque employé : par exemple, sur quel circuit de covoiturage se trouve le domicile de l'employé, et combien d'autres salariés sont concernés par cet itinéraire.
- Des places de parking sont réservées pour les véhicules utilisés pour du covoiturage.

Voiture particulière

- Gratuité du stationnement au seul personnel en service de nuit.
- Tarif de parking spécial de 20 euros par mois pour les employés habitant à plus d'une heure et demi de l'hôpital en transport en commun.
- Utilisation, comme parc-relais, d'un parking extérieur au site avec service de navettes gratuites pour rejoindre l'hôpital.

Conseils en mobilité et communication

- Des conseils sur les choix modaux dispensés à chaque employé afin de déterminer les avantages de chacun.
- Des moyens de communication nombreux : site Internet, guichet de transport, prospectus, point d'information central, Intranet, newsletter

3. Évaluation

Impacts pour les employés

- Entre 2005 et 2007 :
 - l'utilisation des transports publics par le personnel de l'hôpital a augmenté de 22,5 %,
 - l'utilisation du vélo a augmenté de 1,6 % et le covoiturage de 3,1 %,
 - la voiture solo a diminué de 11,5 %,
 - l'utilisation de la voiture en général a fortement diminué jusqu'à 45 %.

Sources :

- EPOMM : http://www.epomm.org/study_sheet.phtml?sprache=en&study_id=1578
- Tool Box : <http://www.mobilitymanagement.be/francais/famous/fmsrijn.htm>
- http://www.bereikbaarziekenhuis.nl/Engelse_versie/maatregelen_rijnstate.html
- <http://www.alysiszorggroep.nl/site/>

PDE, un outil de management lors d'un déménagement

Le cas d'une entreprise Hi-Tech roumaine

1 . Démarche du plan de mobilité

Motivations > Objectif > Obstacles > Chronologie de la mise en application > Partenaires > Budget

2 . Actions du plan de mobilité

Navettes > Transports en commun > Voitures particulières > Voitures d'entreprise et de fonction > Organisation du travail > Conseils en mobilité et communication

3 . Évaluation

Impacts pour l'entreprise > Impacts pour les employés > Impacts pour la collectivité et l'environnement

Dans le cadre d'un changement de site, l'entreprise de solutions informatiques SIVECO a souhaité conserver une localisation proche de l'aéroport, tout en tenant mieux compte des difficultés d'accès. Elle a anticipé les difficultés liées à son déménagement de Bucarest en initiant un plan de mobilité dans l'objectif de rassurer les salariés sur les conditions d'accès au nouveau site et diminuer le stress lié aux déplacements pendulaires.

Sur ce nouveau site, l'entreprise n'est notamment pas propriétaire des parkings. Dans ce secteur situé près de l'aéroport, cette location lui revient chère. En outre, la congestion automobile est très forte, occasionnant de nombreux retards. Par rapport à ces contraintes, le plan de mobilité a pour objectif majeur de diminuer l'usage de l'automobile pour venir travailler.

Cette démarche a reçu une mention spéciale du jury à la conférence européenne sur le management de la mobilité ECOMM en 2009.

Identité de l'entreprise

Nom de l'entreprise

* SIVECO Romania SA

Type d'entreprise

* Entreprise privée

* Spécialisée dans la conception de logiciels
et de solutions informatiques

Taille de l'entreprise

* 650 employés présents sur le site du siège

* 71 millions d'euros en 2008

Taille de l'entreprise

* Cette entreprise fait partie de SIVECO Group,
développeur et éditeur de solutions de maintenance
assistée par ordinateur et de gestion des actifs, leader en Europe.

Site Internet

* <http://www.siveco.ro/web/>



Source : www.mfe.org/index.php/Portails-Pays/Roumanie

Contexte géographique

Pays : Roumanie

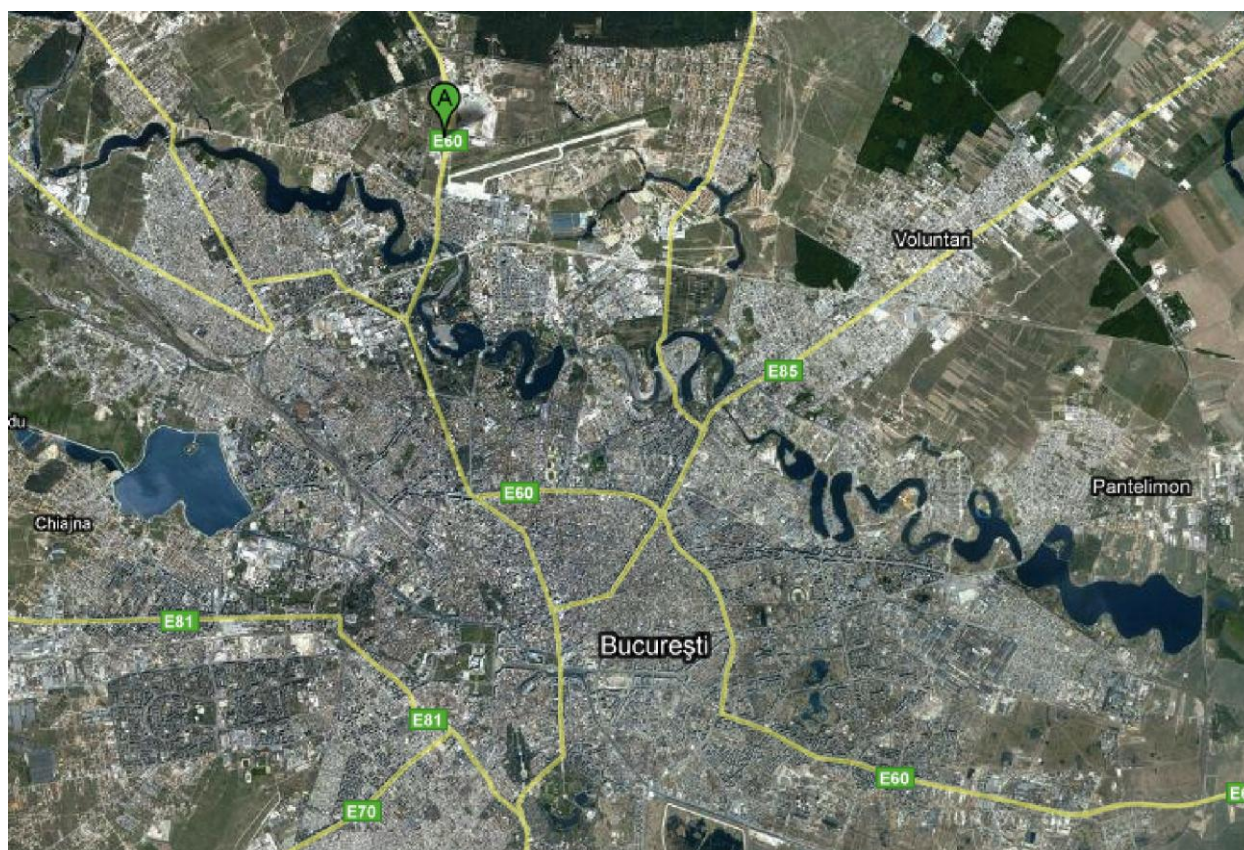
Région : L'entreprise SIVECO se situe dans la région historique de Munténie, au Sud de la Roumanie.

Ville : Bucarest, la capitale administrative et économique roumaine, compte 1 940 000 habitants (01/01/2009) et couvre une surface de 228 km², correspondant donc à une densité de 8 150 habitants/km². L'aire de l'agglomération est de 238 km² pour une population estimée à 2 600 000 habitants au total.

Implantation locale :

L'entreprise s'est implantée à une quinzaine de kilomètres au Nord du centre-ville de Bucarest, dans une zone périurbaine près de l'aéroport international.

Cette zone est mal desservie par les transports publics (quatre lignes existantes), notamment aux heures de pointe où les bus sont ralentis par la congestion routière.



Source : Google Map

1. Démarche du PDE

Motivation

- Le plan de mobilité a été lancé à l'occasion de la relocalisation de l'entreprise en juin 2008. L'entreprise craignait la démission de salariés au moment du déménagement en raison de la situation excentrée du nouveau site et de ses mauvaises conditions d'accès. Une des premières motivations du plan de mobilité a été de diminuer le stress du personnel lié aux déplacements.
- La préoccupation environnementale a été envisagée dans un second temps : il s'agit également d'augmenter la part modale des transports durables.

Objectif

- Diminuer le nombre de voitures sur le site en encourageant l'usage par les employés des navettes gratuites mises en place par l'entreprise, des transports publics et du covoiturage
- Diminuer le stress lié aux déplacements domicile-travail, en réduisant la part modale de la voiture (conducteur seul) au sein du personnel de 5% par semestre et en faisant prendre conscience aux employés des différentes options modales
- Augmenter la productivité en évitant les arrivées tardives des employés dues à la saturation des réseaux routiers

Obstacles

- Une mauvaise desserte du nouveau site par les bus publics : véhicules surchargés, congestion, lignes mal appropriées pour la desserte du site.

Chronologie de la mise en application

- Pilotage du plan par le service des ressources humaines SIVICO. Les directions des finances, administratives et ressources humaines sont responsables de la mise en œuvre des actions. (soit l'équivalent de 2 employés à temps plein)

Partenaires

- L'un des employés de l'entreprise privée mettant à disposition les minibus est membre du groupe de travail sur le plan de mobilité.
- La RATB (Regia autonomă de transport București), opérateur des transports publics, intervient en tant que conseiller sur la démarche PDE et apporte son expertise pour adapter la desserte locale en bus (nouvelles lignes, itinéraires et adaptations des horaires).

Budget

- Le budget annuel alloué au plan de mobilité est de 224 000 € HTVA, dont 147 500 € pour le fonctionnement du système de navettes, 72 000 € de location des places de parking, 2 500 € de coûts en personnel pour la mise en place du plan de mobilité et 2 000 € pour les remboursements des abonnements RATB.

2. Actions du PDE

Navettes

- Un service de navettes gratuites a été mis en place entre Victoria Park (site de l'entreprise) et la place Charles de Gaulle. Ce service est fourni par une compagnie privée.
- Au total 5 minibus de 19 places chacun sont mis à disposition. Ils font plusieurs courses entre la Place Charles de Gaulle et SIVECO (avec un arrêt intermédiaire) du lundi au vendredi. Départs à 8h10 jusqu'à 9h50, à un intervalle de 20 minutes (soit 6 courses), idem en soirée (8 courses).



Source : SIVECO, service communication

Transports en commun

- SIVECO incite les employés à utiliser les transports en commun de la RATB par des remboursements partiels des abonnements aux employés.
- Discussion avec le partenaire RATB pour l'aménagement de ses lignes.

Voitures particulières

- Depuis l'arrivée sur le nouveau site en juin 2008, la compagnie SIVECO ne prend plus en charge les frais d'essence liés à l'utilisation de la voiture solo.
- Le parking de l'entreprise, qui compte 120 places, n'est plus accessible aux voitures particulières des employés à l'exception des voitures avec passagers (covoiturage).
- Les horaires de travail des employés ont été aménagés pour éviter les retards au travail liés à la saturation des réseaux routiers. Ainsi l'efficacité énergétique de la voiture solo est tout de même améliorée.

Voitures d'entreprise et de fonction

- Les voitures d'entreprises sont réservées aux déplacements des clients ou potentiels clients, et aux employés qui auraient dépassé leur temps normal de travail (plus de 75% du temps de travail).
- Les voitures de fonction sont attribuées aux directeurs de départements et aux chefs de grand projet.
- Le processus de renouvellement du parc automobile est en déroulement continu (vente des automobiles anciennes et achat de nouvelles voitures dont le degré de pollution est réduit). Le parc automobile actuel est composé de 170 véhicules parmi lesquels 9 véhicules sont à vendre.

Organisation du travail

- Des horaires flexibles sont proposés pour étaler les arrivées entre 8 h et 10h

Organisation du travail

- Une campagne d'information a été organisée à l'attention des employés par mails pour leur indiquer les alternatives de transports dont ils disposent (itinéraires, modes de transports, horaires de départs, temps de trajet), en particulier des navettes gratuites (plan du réseau, horaires de départ, temps de trajet).
- Les nouveaux employés reçoivent une documentation spécifique à leur arrivée pour leur permettre de choisir la meilleure façon de se rendre au travail en fonction de leur lieu de vie.

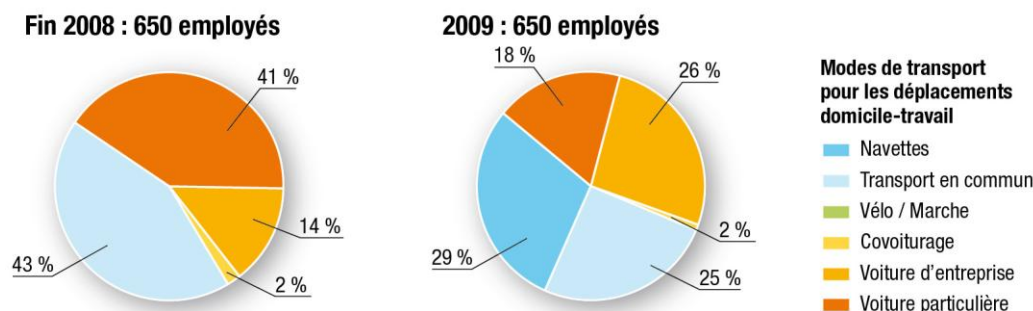
3. Évaluation

Impacts pour l'entreprise

- Bien qu'aucune donnée quantitative ne soit disponible, le département des ressources humaines a constaté une baisse notable des retards depuis la mise en place du plan de mobilité.

Impacts pour les employés

- Le nombre d'employés qui utilisent le bus a augmenté par rapport à ceux qui utilisent leur propre véhicule (notamment l'hiver à cause des conditions météorologiques défavorables, les employés utilisent davantage les bus).
- En mai 2008, les employés avaient été sondés sur leurs futurs choix modaux domicile-travail, avant le déménagement et la mise en place effective du plan de mobilité (juin). En décembre 2008, ils étaient à nouveau interrogés sur leurs pratiques (effectives cette fois).



Source : présentation SIVECO, 9/08/10

- En décembre 2008, 209 employés de SIVECO utilisaient le service de navettes gratuites tous les jours, dont 180 qui utilisaient également les transports publics en complément.
- En s'habituant aux navettes (bus) qui ont été instaurées par l'entreprise par nécessité, les employés se dirigent lentement vers l'utilisation du transport public (lui-même en cours d'amélioration).

Impacts pour la collectivité et l'environnement

- Selon l'étude réalisée par SIVECO, les économies de CO₂ réalisées grâce au plan de mobilité sont estimées à 28 tonnes pour l'année 2008.

Contact : Corina CADOR

Fonction : coordinatrice du Plan de Mobilité - Compensation & Benefits — Direction des ressources humaines

Email : corina.cador@siveco.ro

Contact : Florin Dragomir

Fonction : directeur des études – RATB

Email : Florin.Dragomir@ratb.ro

Sources :

• Fiche de Candidature (Application Form), Ecomm 2009

• Site Internet de Siveco : www.siveco.ro

• Présentation (Case Study) Siveco Romania SA, Ecomm 2009

Un PDE porté par une stratégie de groupe

Le cas du site STMicroelectronics de Milan

1 . Démarche du plan de mobilité

Objectifs > Chronologie de la mise en application > Enquêtes > Partenaires > Budget

2 . Actions du plan de mobilité

Vélos > Transports en commun > Voitures particulières > covoiturage >
Actions diverses > Conseils en mobilité et communication

3 . Évaluation

Impacts pour les employés > Impacts pour l'environnement

Pour le groupe mondial STMicroelectronics, le transport ne représente qu'une petite part de ses émissions totales (environ 6 %) de gaz à effet de serre. Cependant l'entreprise a décidé de s'attaquer à cet enjeu, à l'échelle de chacun de ses sites, en proposant des solutions alternatives de transport à ses employés.

Le site STMicroelectronics de Agrate Brianza à Milan a, pour sa propre démarche de PDE, reçu le prix de l'innovation favorable à l'environnement en 2004, décerné par la région de Lombardie et l'association environnementale « Legambiente » couronnant un plan particulièrement efficace en matière de développement et promotion des transports collectifs.

Identité de l'entreprise

Nom de l'entreprise

* STMicroelectronics

Type d'entreprise

* Conception et fabrication de circuits intégrés

Taille de l'entreprise

* 4 500 employés sur le site de Milan (Agrate Brianza)

Chiffres d'affaires

* 700 000 millions d'euros à l'échelle mondiale en 2009

Site internet

* <http://www.st.com>



Contexte géographique

Pays : Italie

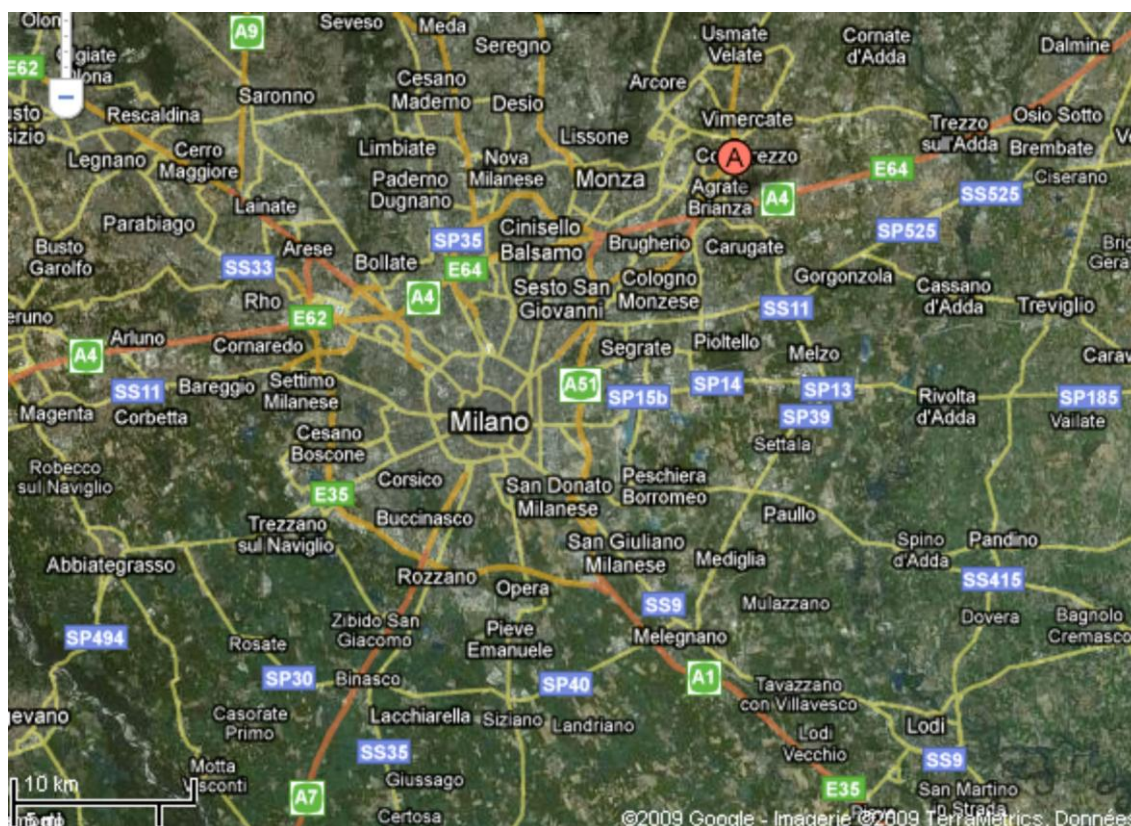
Région : Lombardie

Ville : Milan compte 1,3 millions d'habitants et son agglomération 4 millions. C'est la plus grande ville du pays et elle est considérée comme la capitale économique.

Source : IAU IdF, juin 2009

Implantation locale :

- STMicroelectronics est implanté au Nord-Est de Milan, dans la commune d'Agrate Brianza dans une zone d'activité, en milieu périurbain, le long de l'autoroute A4.



1. Démarche du plan de mobilité

Objectif

- Réduire le nombre d'employés utilisant leur voiture particulière pour leurs déplacements domicile-travail.

Chronologie de la mise en application

- La démarche commence en 2002, et se décline en trois phases : mai 2002-février 2003, février 2003-octobre 2004, et à partir de novembre 2004.
- La première démarche en 2002 a été l'adhésion au programme de coordination du gestionnaire de la mobilité de la Province de Milan.

Enquêtes

- En 2002, l'analyse de la demande en transport pour les déplacements domicile-travail s'est faite grâce à un questionnaire distribué aux 4 300 employés de l'entreprise. L'enquête a enregistré 1 653 réponses (soit 38 % de l'ensemble du personnel) et a permis de fixer les grands axes du plan d'action.
- Une dernière enquête réalisée en mai 2005

Partenaires

- La démarche a été co-financée, en accord avec le bureau du gestionnaire de mobilité de la Province de Milan, par le Ministère de l'Environnement et de la Protection du Territoire, sur la base de 50% des coûts supportés par l'entreprise pour la période 2002-2004.

Budget

- En 2004, le budget total pour le PDE s'élève à environ 600 000 euros.

2. Actions du plan de mobilité

Vélos

- Des conventions ont été passées pour l'acquisition de vélo à des prix réduits.

Transports en commun

- **En phase 1**, des abonnements ont été distribués, conventionnés par la société de transport de Milan ATM (Azienda Trasporti Milanese), l'entreprise ferroviaire nationale Trenitalia, les transporteurs par car interurbain Autostradale et Locatelli.
- Des lignes inter-entreprises ont été mises en œuvre ainsi que des services de navette quotidienne entre la station de métro Casina Gobba et STMicroelectronics à Agrate (environ 13 km).
- **En phase 2**, un service de bus à la demande a été mis en place pour faire la liaison entre l'entreprise et les localités voisines (jusqu'à 11km au Nord de la zone d'activité).
- Un accord a été conclu avec Astrazeneca Caponago (entreprise localisée dans la même zone d'activité) pour le partage du bus STMicroelectronics.
- **En phase 3**, Un service de bus a été activé sur la ligne Osio Sotto (BG) – Agrate, ainsi qu'un service de navette de la station de métro Gessate à Agrate.
- Un soutien financier a été établi de la part de l'entreprise pour la prise en charge de la part de 50 % des abonnements de bus, trains, et métro de ses employés.

Voitures particulières

- Un rond-point est aménagé afin de mieux gérer les flux d'accès à l'entreprise.

Covoiturage

- Le plan de covoiturage est initié dès la phase 1 en 2002 avec la formation de 30 équipes et, a compté, d'entrée, un total de 90 adhésions.

Actions diverses

- A partir de novembre 2004, l'entreprise a adhéré à « Eco_spes@ », programme de promotion de services d'achats en ligne. Ce programme bénéficie du soutien de la Province de Milan, qui subventionne à hauteur de 70 % les coûts de livraison auprès de transporteurs agréés.

Provincia di Milano

Eco_spes@

INCENTIVI SUL COSTO DI CONSEGNA DELLA SPESA EFFETTUATA ON LINE

Questa struttura ha aderito alle iniziative del Settore servizi per la mobilità della Provincia di Milano.

Acquista la tua spesa on line, ti sarà riservata una riduzione del 70 % sul costo di consegna concordato tra gli operatori e l'amministrazione provinciale.

Chiedi l'informazione al Mobility Manager o referente aziendale:

PERCHÈ ACQUISTARE LA SPESA CON INTERNET?

- perché non hai bisogno dell'auto,
- perché risparmi il costo del carburante,
- perché è comodo e veloce,
- perché produce minor traffico ed inquinamento e contribuisce alla tutela ambientale
- perché puoi recuperare in altro modo il tempo che avresti impiegato per raggiungere il tuo supermercato, andare a fare la spesa, aspettare in coda al tuo turno alla cassa...
- perché non devi uscire prima dall'ufficio per andare al supermercato,
- perché puoi scegliere in un vasto assortimento di prodotti selezionati da due grandi operatori,
- perché i pagamenti sono sicuri
- per restare al passo coi tempi...

OPERATORI

SpesaOnline

Conseils en mobilité et communication

- En phase 1, un « Point Mobilité » (« Mobility Point ») a été institué au sein de l'entreprise, près de la cantine afin d'assurer un contact direct avec les employés.
- En phase 2, l'activité du gestionnaire de la mobilité de l'entreprise s'est orientée vers la communication avec la réalisation d'un site Internet dédié à un programme d'information sur les services, les horaires et tarifs des transports en commun, des bus d'entreprises, et du métro de Milan.
- La communication est aussi faite par le biais du journal de l'entreprise, de la diffusion de la newsletter « Mobility Management News » de la Province de Milan, de panneaux d'affichage, mais aussi de la participation à des conférences publiques à l'Université, à la Chambre de Commerce, et à la Province de Milan.



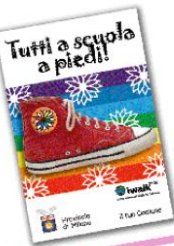
mobility management news

Città amiche per piccoli pedoni
di Filippo Parati, Presidente della Provincia di Milano

È con grande soddisfazione che penso al successo di "I walk to school", un'importante iniziativa internazionale alla quale hanno aderito ben 76 Comuni della Provincia di Milano, contro i 6 dell'edizione 2004. Questo è un importante riconoscimento per il lavoro svolto e un ottimo punto di partenza per il futuro. Andare a scuola a piedi per i bambini e le bambine significa avere la possibilità di vivere momenti di autonomia essenziali per la propria crescita. L'iniziativa "I walk to school" è pensata per far conoscere da vicino ai bambini e alle bambine la città, il quartiere, la strada e i suoi codici. I bambini e le bambine abituati a muoversi autonomamente saranno, una volta diventati adulti, capaci e attenti fruitori della strada e più sensibili a temi quali la mobilità sostenibile e l'ambiente. Il coinvolgimento degli insegnanti, dei genitori, di volontari e della vigilanza urbana nell'insegnare ai bambini come attraversare la strada in modo sicuro e corretto favorisce una presa di coscienza collettiva sulle giuste regole di convivenza civile. "I walk to school" si rivela anche un'occasione importante e un momento di riflessione sulla fattiva collaborazione tra enti pubblici che riesce a coinvolgere l'intera città. È compito della Provincia di Milano, di tutti gli Enti, coordinare e promuovere iniziative come questa volte al miglioramento della qualità della vita di tutti.

di Nicola Iannaccone e Stefano Faschi
SEGLUEA PAG. 4 **Speciale**
n.1 "A scuola a piedi 2006"

Vivere da bambini: un diritto, un progetto



Quando andiamo nelle Municipalità della nostra Provincia per presentare a Sindaci e Amministratori comunali la delega per i diritti di bambine e bambini e le iniziative che stanno promuovendo, uno spazio importante viene riservato a "I walk to school". Partecipare alla giornata internazionale di "A scuola a piedi" è infatti sempre argomento di grande interesse. E questo pur in presenza di una data che rischia di esaurire il proprio valore nella simbologia, senza dare il via a modifiche permanenti. Un limite, ma insieme uno dei punti di valore dell'iniziativa. Organizzare "A scuola a piedi" anche solo per un giorno all'anno, significa aprire almeno tre questioni di grande importanza per la vita dei Comuni.

di Francesco Torrucci (CNR), Responsabile del progetto "La città dei bambini"

A scuola ci andiamo da soli: una proposta di autonomia

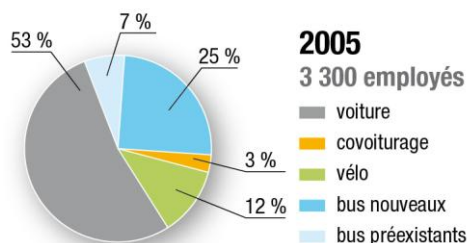
Poche decine di anni fa la mobilità di un bambino di 6-10 anni non era molto differente da quella dei suoi genitori. Oggi la mobilità dell'adulto è molto aumentata, e quella dei bambini si è ridotta notevolmente, in gran parte a causa delle automobili. Sempre più bambini sono accompagnati a scuola da un adulto, in genere proprio in automobile. Sempre meno possono attraversare la strada da soli o recarsi da soli nei luoghi di svago. Una recente ricerca sul livello di autonomia di movimento dei bambini di scuola elementare (6-11 anni) dimostra che va a scuola da solo il 12%, accompagnato a piedi il 18% e in macchina il 70%. La diminuzione

dell'autonomia di spostamento dei bambini è un fenomeno preoccupante, anche perché molte ricerche hanno evidenziato che l'acquisizione di conoscenza ambientale e influenzata dall'esperienza. Possiamo così sostenere che una così forte riduzione di autonomia nei bambini provoca gravi danni al loro sviluppo, da un punto di vista cognitivo, fisico e sociale. Ma la scomparsa dei bambini dalle strade della città costituisce un grave handicap anche per la città stessa. Ridare autonomia ai bambini, riportarli nelle strade e nelle piazze è probabilmente uno dei percorsi più sicuri per il recupero della città e per il suo sviluppo sostenibile.

3. Évaluation

Impacts pour les employés

- Dans la dernière enquête réalisée en mai 2005, les parts modales des déplacements domicile-travail se répartissaient comme suit (sachant que les bus « préexistants » étaient en place avant le PDE, et les bus « nouveaux » ont été mis en place avec le PDE) :



Impacts pour l'environnement

- Les résultats obtenus avec la mise en œuvre du projet montrent une réduction d'environ 800 conducteurs-solos par jour pour le trajet domicile-travail, soit une réduction quotidienne des émissions de CO₂ équivalente à 5 tonnes.

Sources :

- « *Mobility Management, le buone pratiche d'Italia* », Agenzia per la Protezione dell'Ambiente e per i servizi Tecnici et Euromobility, 2006.
- « *La Mobilità sostenibile : l'esperienza di un'azienda di 4 500 dipendenti* », Ugo Cardamone et Emilio Tremolada, 2007.
- <http://www.euromobility.org>
- <http://www.provincia.milano.it>

