UNIVERSITÉ DE GENÈVE

oum

Observatoire Universitaire de la Mobilité UNIGE

Les plans de mobilité

Une démarche nécessaire, une mise en œuvre parfois difficile, des résultats contrastés

OUM
UNIGE | UniMail
Bd du Pont-d'Arve 40
1211 Genève 4
Tél. +41 22 379 83 35
Fax. +41 22 379 89 58

www.unige.ch/oum | oum@unige.ch

Sébastien Munafò

Université d'été des Verts romands

21 août 2010

Plan

> Préambule

1. Introduction
2. Les plans de mobilité – généralités
3. La mise en œuvre des plans de mobilité
4. Bilan et perspectives
5. Conclusion

Préambule

- L'Observatoire Universitaire de la Mobilité (OUM)
  - L'OUM est attaché au département de géographie et au laboratoire d'économie appliquée de l'Université de Genève.
  - Son objectif : comprendre les phénomènes de mobilité dans nos sociétés, participer à la réflexion autour des cette thématique et élaborer des solutions concrètes dans ce domaine.
  - Les plans de mobilité constituent un des domaines d'activité.

oum
Observatoire Universitaire de la Mobilité UNIGE

UNIVERSITÉ DE GENÈVE

oum
Observatoire Universitaire de la Mobilité UNIGE

1. Introduction

Pourquoi agir sur la mobilité liée au travail ?

1. Introduction

1.1. Constat

– Aujourd'hui, et selon les prévisions, la mobilité telle qu'elle est réalisée est incompatible avec un développement durable : nuisances, consommations d'espaces, d'énergies non renouvelables, etc.

– Favoriser vers une mobilité plus durable nécessite des actions coordonnées.

a) **agir sur l'offre** > changer les comportements modaux en modifiant l'offre de transport

- investissements en infrastructures (transports publics, routes, vélo, zone piétonne)
- mesures financières (péage, tarification du stationnement, etc.)
- restriction de l'offre (politiques de stationnement, zones 30 etc.)

b) **agir sur la demande** > modifier la demande de transport

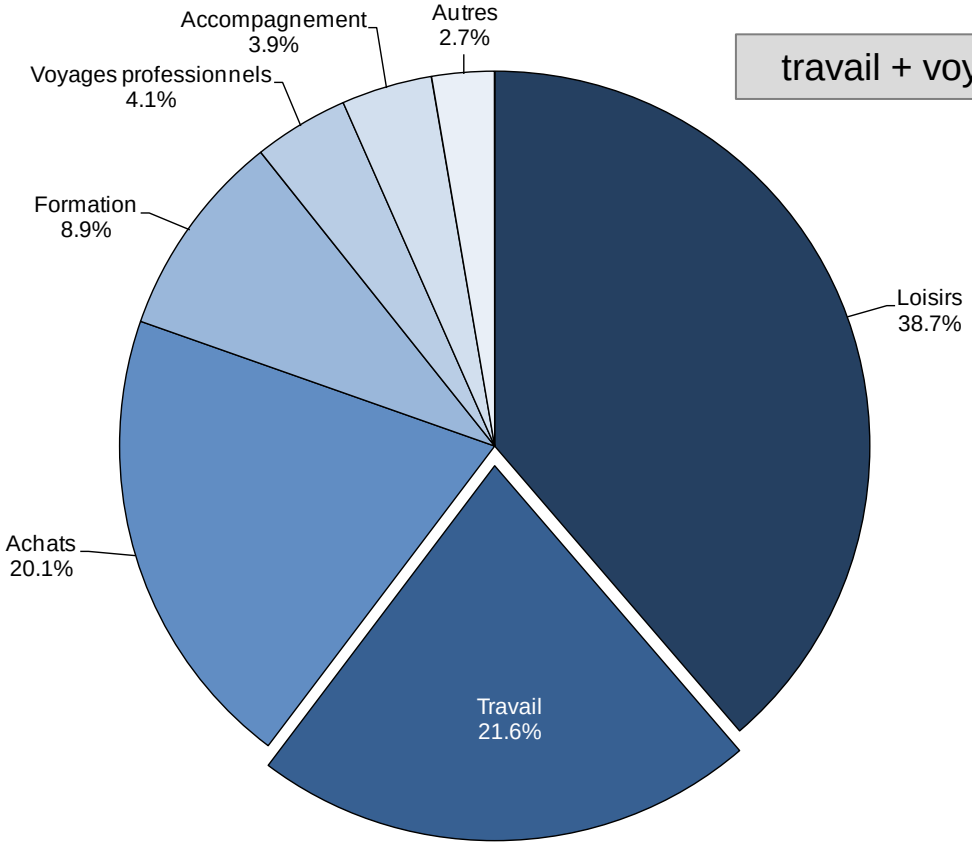
- politiques d'aménagement/organisation spatiale (densification, mixité fonctionnelle de l'espace, coordination urbanisation et transports publics)
- incitation, de promotion, sensibilisation
- mesures d'aménagement du temps

> **plan de mobilité pour les générateurs de trafic**

1. Introduction

1.2. La mobilité liée au travail

> Motifs de déplacements des Romands, en % des déplacements (3.4 déplacements par jour et par personne)



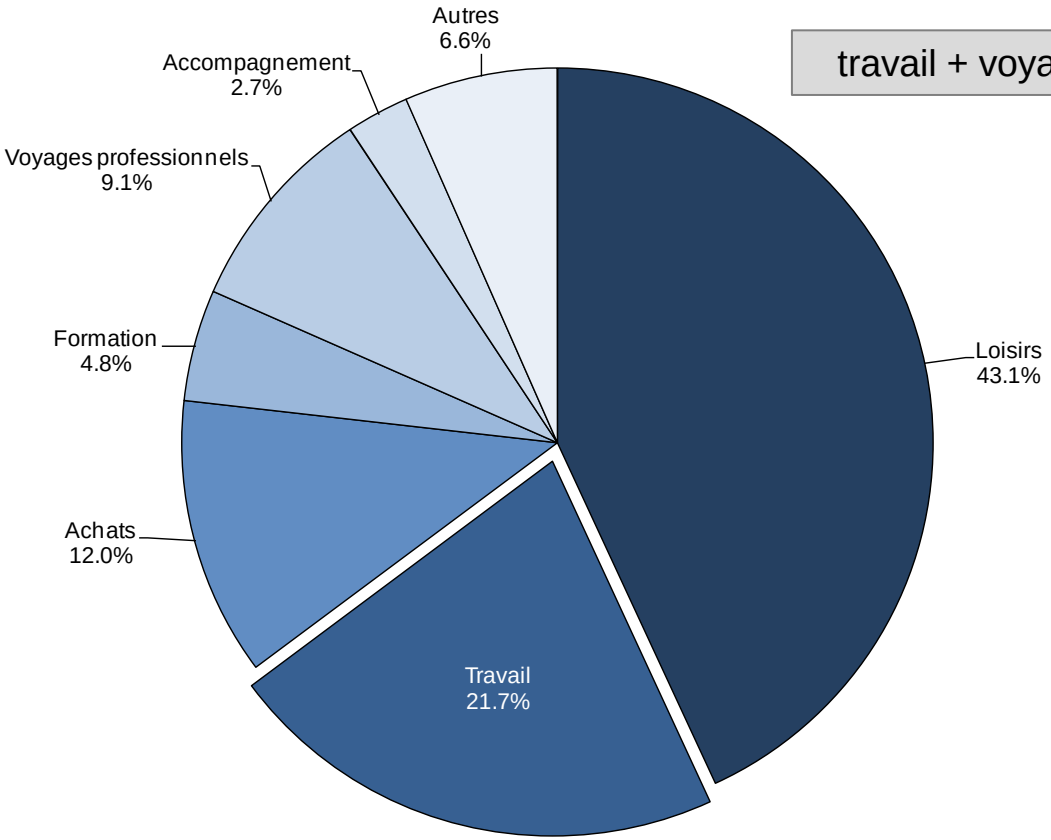
travail + voyages prof. = 25.7 %

Source : OFS, ARE, Microrecensement transports 2005

1. Introduction

1.2. La mobilité liée au travail

> Motifs de déplacements des Romands, en % des distances (46 km par jour et par personne)



travail + voyages prof. = 30.8 %

Source : OFS, ARE, Microrecensement transports 2005

1. Introduction

1.2. La mobilité liée au travail

– Les déplacements liés au travail (Geiger 2003) :

- sont concentrés dans le temps et dans l'espace (contribution principale aux congestions des réseaux) ;
- concernent principalement les villes et agglomérations, donc des zones densément peuplées (effets de la pollution accentués) ;
- sont structurants (se répercutent sur les autres types de déplacements).

– Les déplacements liés au travail vont croître :

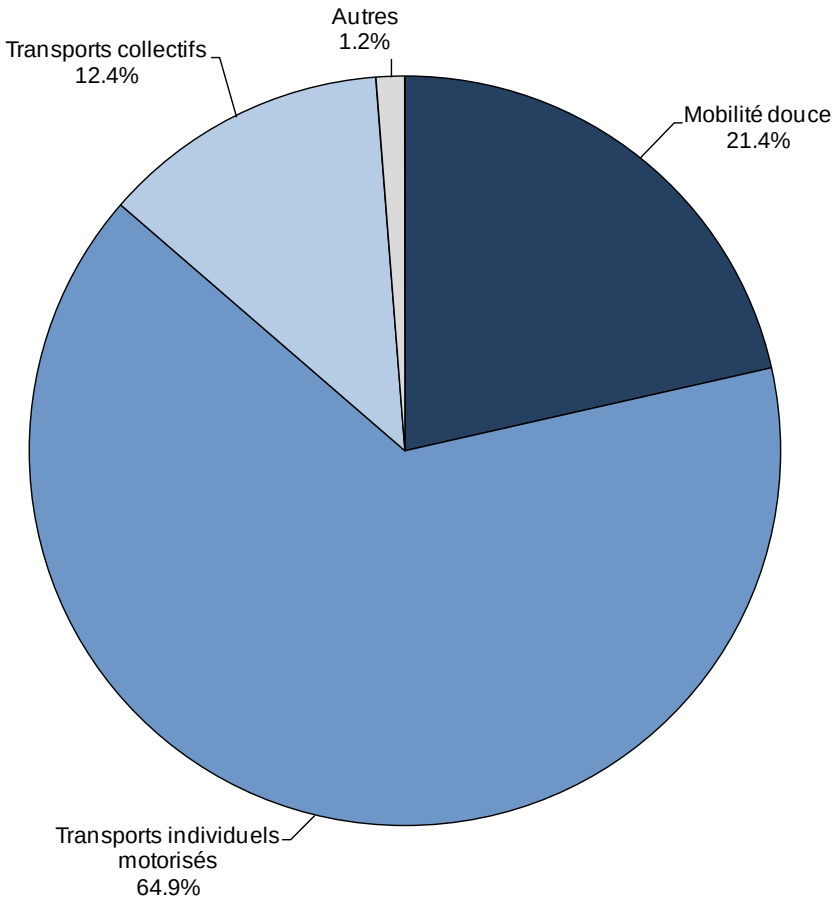
- aujourd'hui : environ 3.4 déplacements par personne par jour tous motifs confondus soit **80.5 millions de km*personnes**
- **250’000** nouveaux habitants en Suisse romande à l’horizon 2030 signifie **850’000** déplacements journaliers supplémentaires et **11.5 millions de km*personnes**

> dont **185’000** déplacements pour le motif travail soit **2.5 millions de km*personnes** supplémentaires.

1. Introduction

1.2. La mobilité liée au travail

> Moyen de transport utilisé par les Romands, en % des déplacements



Source : OFS, ARE, Microrecensement transports 2005

1. Introduction

1.2. La mobilité liée au travail

Au final :

1. Les entreprises sont **des importants générateurs de trafic** ;
2. Elles ont **une grande responsabilité** vis-à-vis de la société actuelle et future dans le développement d'une mobilité plus durable ;
3. Elle doivent jouer **un rôle important dans la maîtrise de ces flux.**

2. Les plans de mobilité – généralités

Qu'est-ce qu'un plan de mobilité ?

2. Les plans de mobilité – généralités

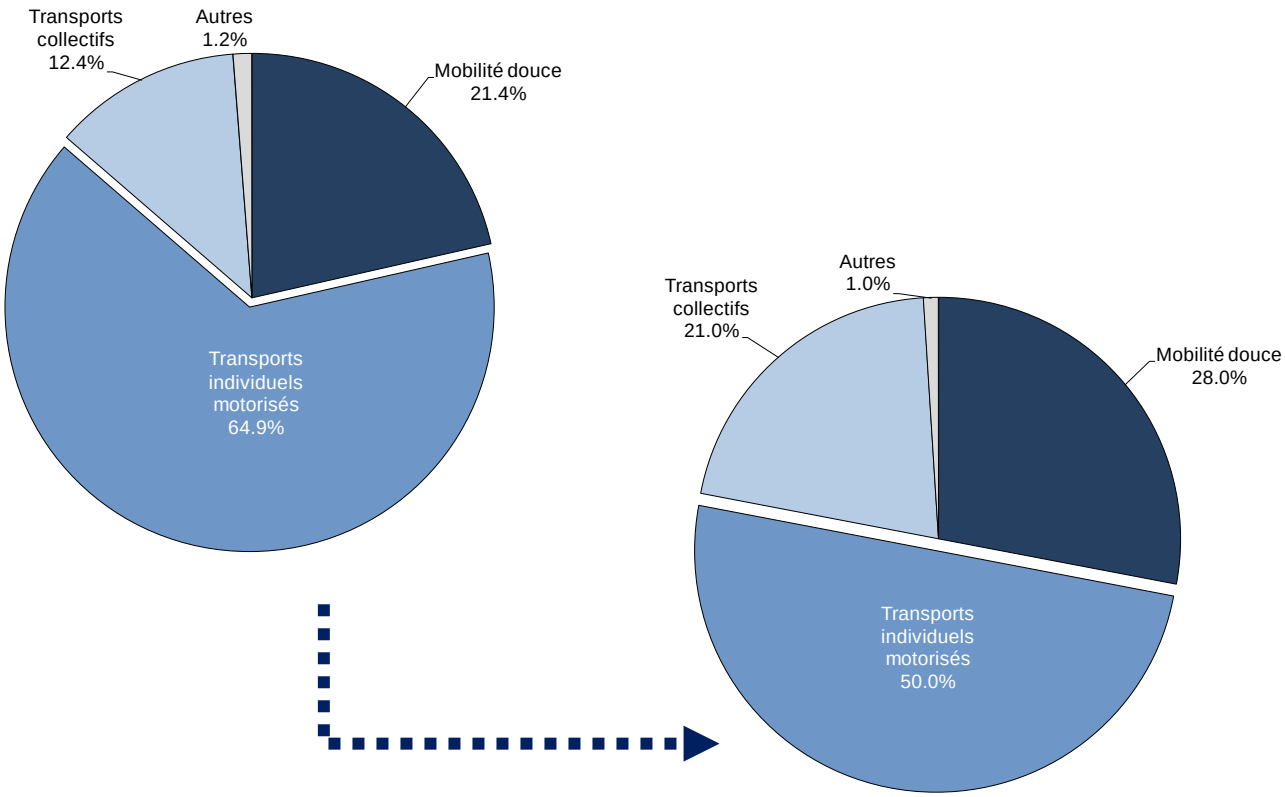
2.1. Définition

- Un plan de mobilité correspond à un ensemble de mesures mises en place par l'entreprise dans l'objectif d'influencer la mobilité qu'elle génère dans le sens d'une plus grande compatibilité avec le développement durable.
- 4 domaines d'applications possibles :
  - Déplacements domicile-travail des collaborateurs ;
  - Déplacements professionnels ;
  - Déplacements des visiteurs ;
  - Trafic de marchandises.
- Egalement appelé "Plan de déplacement d'entreprise".
- Un concept né aux Etats-Unis dans les années 80 puis importé en Europe dans les années 90.
- En Suisse, la démarche est uniquement incitative (sauf dans le cas d'autorisations de construire).

2. Les plans de mobilité – généralités

2.2. Principe

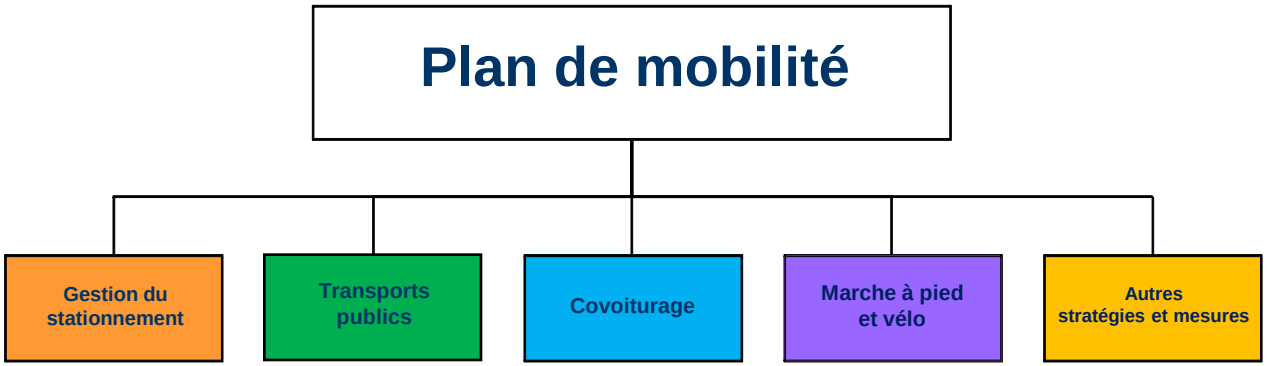
– Le plan de mobilité est un outil pour atteindre une répartition modale plus durable.



2. Les plans de mobilité – généralités

2.2. Principe

– Explorer l'ensemble des possibilités existantes permettant de diminuer l'utilisation de la voiture individuelle pour les déplacements générés par l'établissement.

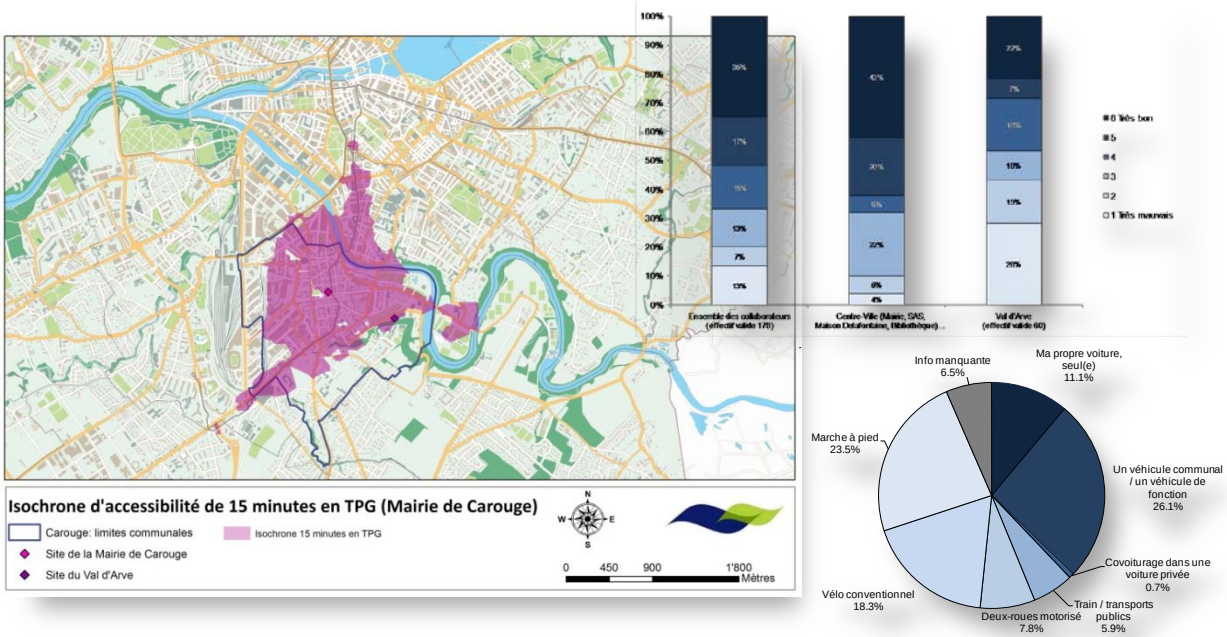


2. Les plans de mobilité – généralités

2.3. Les étapes de la démarche

1) Préparation et mise en place du projet

2) Diagnostic de la situation et évaluation de l'accessibilité



3) Proposition d’un catalogue de solutions

4) Mise en place des mesures

5) Suivi des mesures du plan

3. Mise en œuvre des plans de mobilité

Quels sont les facteurs de réussite d'un plan de mobilité ?
Quels sont les avantages et les inconvénients de cette démarche ?

3. Mise en œuvre des plans de mobilité

3.1. Les facteurs de réussite et les difficultés

– **Les facteurs de réussite :**

- Choix de mesures adaptées aux particularités de l'entreprise, à son contexte (mix incitatif et dissuasif) ;
- Des règles claires, transparentes, valorisant l'équité entre les collaborateurs ;
- Les contraintes d'accès, notamment au niveau du stationnement ;
- Une communication très active ;
- La prise en compte des opinions des collaborateurs, prises de température ;
- Une certaine masse critique (> 100 employés) ;
- Déménagement ou agrandissement de l'entreprise.

– **Les difficultés :**

- Inertie des comportements modaux, peur du changement ;
- Eléments liés à la culture de l'entreprise (faible sensibilité environnementale, "automobilité") ;
- Fonctionnement de l'établissement (horaires) ,
- Financement des mesures

3. Mise en œuvre des plans de mobilité

3.2. Les avantages de la démarche

– **Entreprise :**

- Diminuer les problèmes de congestion et de stationnement sur le site de l'entreprise et à ses alentours, assurer l'accès à tous ;
- Améliorer les performances écologiques des entreprises (ISO 14001) ;
- Améliorer la santé des collaborateurs et réduire l'absentéisme.

– **Collaborateurs :**

- Améliorer l'équité entre les collaborateurs.
- Assurer une place de stationnement pour ceux qui en ont le plus besoin ;
- Réduction du stress et des accidents liés aux déplacements ;
- Une mobilité durable également en dehors du travail, sensibilisation, expériences.

– **Collectivité :**

- Réduction de la pollution de l'air, du bruit et des accidents à une échelle locale et régionale ;
- Réduction de la congestion des voies de circulation ;
- Contribution à la réduction d'émission de gaz à effet de serre.

3. Mise en œuvre des plans de mobilité

3.3. Les effets pervers

- **Entreprise :**
  - Besoin de contrôle, surveillance ;
  - Création de tensions internes, inégalité de traitement ;
  - Contournement des règles imposées.
- **Collaborateurs :**
  - Esprit de "chacun pour soi" ;
  - Incitation à habiter plus loin du lieu de travail pour bénéficier d'une place de parc selon les critères d'accessibilité ;
  - Fiscalisation des avantages mobilité accordés par l'établissement.
- **Collectivité :**
  - Augmentation de la pression sur les places de stationnement autour de l'établissement ;
  - Nuisances liées à la recherche de places de stationnement par les automobilistes ;
  - Report du trafic sur les deux roues motorisés (nuisances liées !).

3. Mise en œuvre des plans de mobilité

3.3. Les profils des établissements entamant des plans de mobilité

- Les établissement qui entament cette démarche n'ont pas tous les mêmes motivations ni les mêmes objectifs.
  - volonté de montrer l'exemple > agenda21 ou obtention du label "Cité de l'énergie" pour les administrations ;
  - motivation propre : comportement eco-responsable, image ;
  - réponse à une contrainte forte liée au nombre de places de stationnement ;
  - réponse à une contrainte légale (par ex. permis de construire) ;
- Leur plan de mobilité n'ont dès lors pas toutes les mêmes chances de réussite ni les même obstacles à surmonter.
- Les établissements qui ont le plus gros potentiel de report modal sont ceux "mal-localisés" où une forte dépendance automobile existe.
  > Ce sont également ceux où les difficultés peuvent être les plus importantes !

A-One Business Center Rolle

4. Bilan et perspectives

Quelle est l'efficacité des plans de mobilité et quelles sont les perspectives dans le domaine de la gestion de la mobilité d'entreprise ?

4. Bilan et perspectives

4.1. Une démarche encore peu répandue

– Le plus grand nombre d'établissements ayant entrepris cette démarche sont des administrations et des entreprises publiques. Le nombre d'entreprises privées ayant mise en œuvre de tels plans reste marginal > **mais la dynamique est positive.**

– Au niveau méthodologique, les outils sont disponibles, le savoir faire est là, la démarche reste généralement la même.

4. Bilan et perspectives

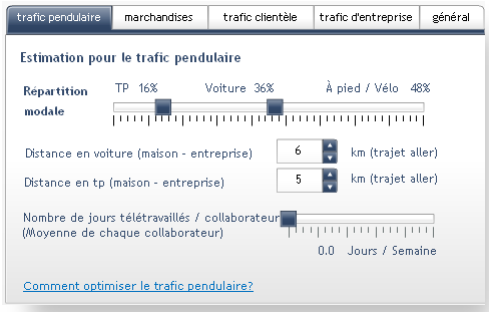
4.2. L'efficacité des plans de mobilité

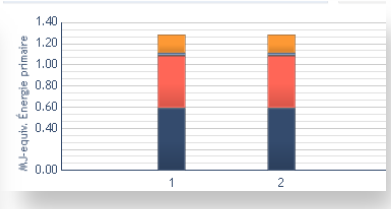
– Les retours d'expérience montre que les plans de mobilité peuvent aboutir à une réduction de l'utilisation des transports individuels motorisés de l'ordre de 8 à 18 % pour le trafic pendulaire et de 8 à 10 % pour les déplacements professionnels.

– Souvent les trajets les plus courts sont remplacés > **bénéfices écologiques parfois réduits**.

– En Suisse, on estime à 130 CHF le coût moyen de la tonne de CO_2 épargnée via un plan de mobilité (Caduff et De Tommasi 2008).

> Il reste particulièrement difficile de mesurer l'efficacité d'un plan de mobilité. Des indicateurs fiables et une méthodologie solide manquent encore (par ex, pour mieux connaître leur efficacité au niveau la santé, de l'absentéisme ou du stress).





> Quelle influence en dehors de la sphère du travail ?

4. Bilan et perspectives

4.3. Perspectives

- Le savoir-faire au niveau du suivi et du monitoring devrait être davantage développé.
- Etendre la démarche à l'ensemble d'un site (où sont localisés plusieurs établissements) offre des perspectives intéressantes :
  - élargit les possibilité de coordination au niveau du stationnement (équité) ;
  - permet d'inclure des PME de petite taille ;
  - rend faisables certaines mesures (service de navettes, parc de véhicules à disposition, augmentation de la fréquence TP) ;
  - mais d'importants obstacles : différences de moyens financiers entre les établissements, intérêts et objectifs divergents, gestion plus lourde.
- L'utilisation des nouvelles technologies dans le cadre des plans de mobilité reste à explorer (réseaux sociaux, GPS, calculateur carbone, etc.)

4. Bilan et perspectives

4.3. Perspectives

- Les conditions cadres légales et fiscales pour motiver les entreprises à établir un plan de mobilité doivent être repensées, besoin d'innovations en la matière.

- Le travail de sensibilisation doit continuer : trop peu d'entreprises connaissent la démarche aujourd'hui. Le terme "plan de mobilité" est souvent confondu avec un document d'urbanisme réglant la circulation .

5. Conclusion

Comment rendre les plans de mobilité incontournables ?

5. Conclusion

5.1. Rendre les plans de mobilité incontournables ?

– Afin de pouvoir étendre encore davantage l'utilisation des plans de mobilité, il s'agira, entre autres :

> De convaincre qu'ils améliorent la compétitivité des entreprises ;

> De considérer que leur efficacité dépasse le seul domaine environnemental et celui des économies d'énergie ;

> De passer des incitations "légères" à des incitations plus "lourdes« quitte à remettre en question peut-être profondément les relations entre l'Etat et les entreprises (vers une fiscalité du trafic généré ?).

Merci pour votre attention

Plus d'informations sur

www.unige.ch/oum

oum
Observatoire
Universitaire
de la Mobilité
UNIGE