



Les plans de mobilité d'entreprise

Enjeux et avantages pour les entreprises, les collaborateurs et la collectivité

Sommaire

1

1. Les enjeux de la mobilité liée au travail

2

- Pourquoi agir sur la mobilité liée au travail ?

3

2. Les plans de mobilité – un outil à disposition des entreprises

4

- Qu'est-ce qu'un plan de mobilité ?

5

3. Les mesures types

- Quels sont les catalogues de solutions «traditionnels» ?

4. Les avantages des plans de mobilité

- Quels sont les facteurs de réussite d'un plan de mobilité ?
- Quels en sont les avantages et les inconvénients ?

5. Cas pratique

- Un plan de mobilité pour l'EPFL ?

1

2

3

4

5

1. Les enjeux de la mobilité liée au travail

Pourquoi agir sur la mobilité liée au travail ?

Les enjeux de la mobilité pendulaire

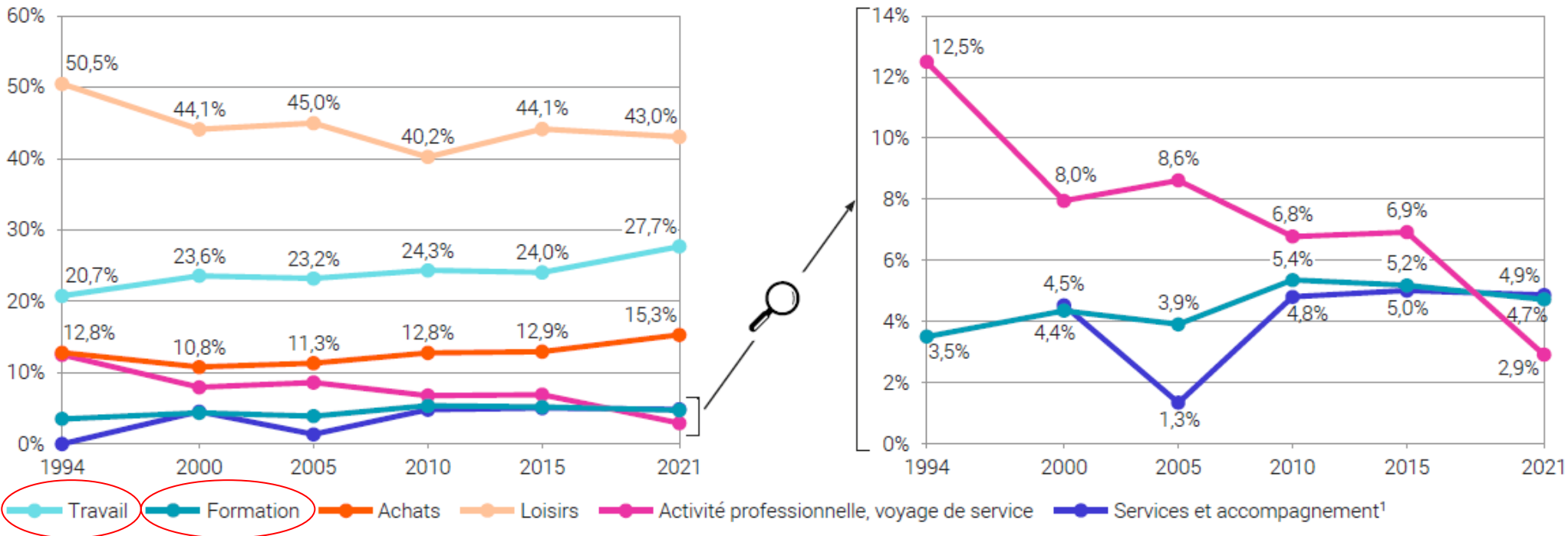
- 1
- 2
- 3
- 4
- 5

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

Importance des motifs de déplacement, de 1994 à 2021

Parts des distances journalières en Suisse

G3.4.1.2



Remarque: catégorie «autres» motifs de déplacement pas affichée dans le graphique; part de 1,5% en 2021

¹ 1994: pas d'indication

Base 2021: 55 018 personnes cibles

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

**Motifs Travail + Formation =
1/3 des distances journalières**

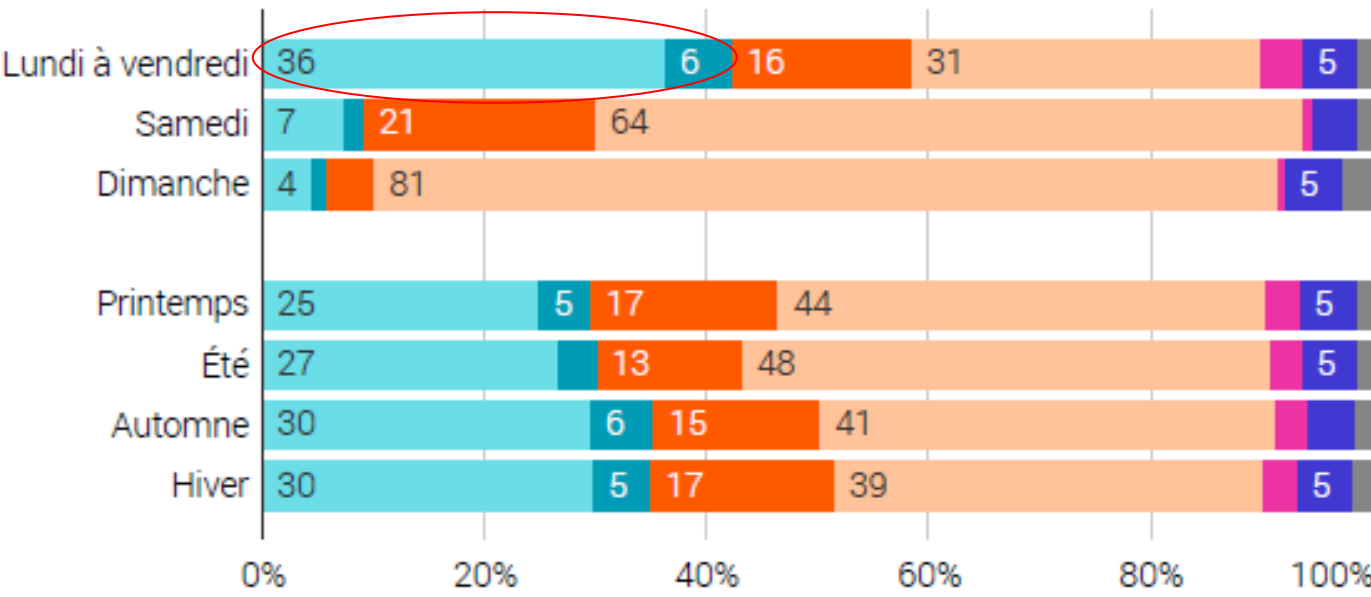
© OFS 2023

Les enjeux de la mobilité pendulaire

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5

... mais le **1^{er} motif** en termes de **nombre de déplacements** journaliers la semaine (moyenne: 2.8 déplacements/jour/personne)

Motifs de déplacement selon le jour de la semaine et la saison, en 2021
 G3.4.1.8
 Parts des distances journalières en Suisse



■ Travail
 ■ Formation
 ■ Achats
 ■ Loisirs
■ Activité professionnelle, voyage de service
 ■ Services et accompagnement

Base: 55 018 personnes cibles

Motifs Travail + Formation = **1,2 déplacements par jour ouvré** (soit >40% des déplacements)

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT) © OFS 2023

La mobilité pendulaire - caractéristiques

1

Les déplacements liés au travail / à la formation :

2

- sont **concentrés** dans le temps (contribution principale aux congestions des réseaux en heures de pointe, durant les jours ouvrés)

3

4

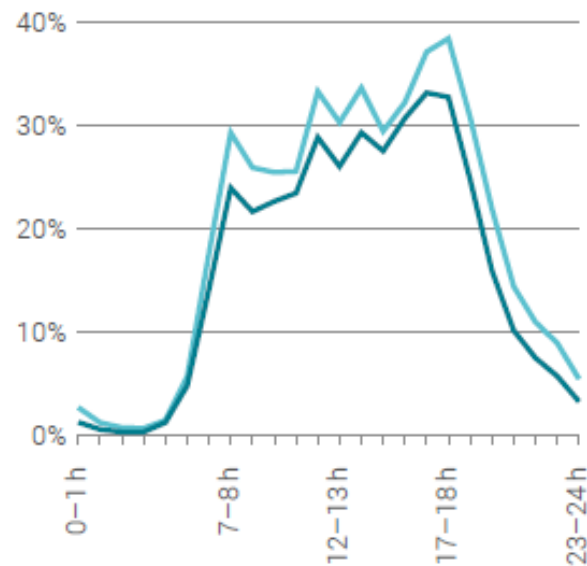
5

Personnes en déplacement selon l'heure de la journée et le motif, en 2015 et en 2021

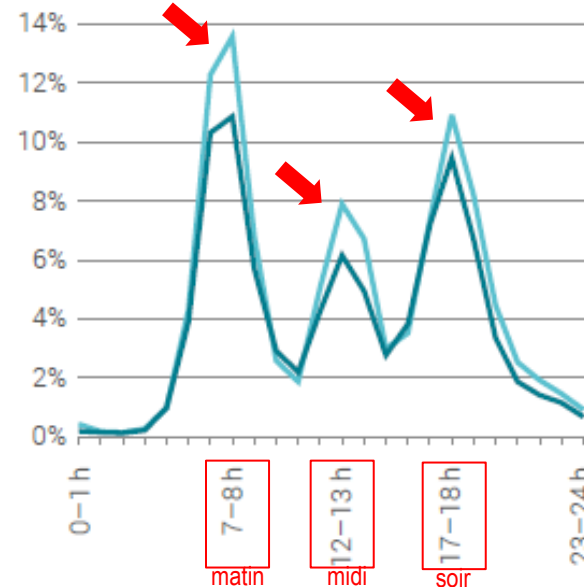
Part de la population (à partir de 6 ans) en déplacement; en Suisse

G3.4.1.7

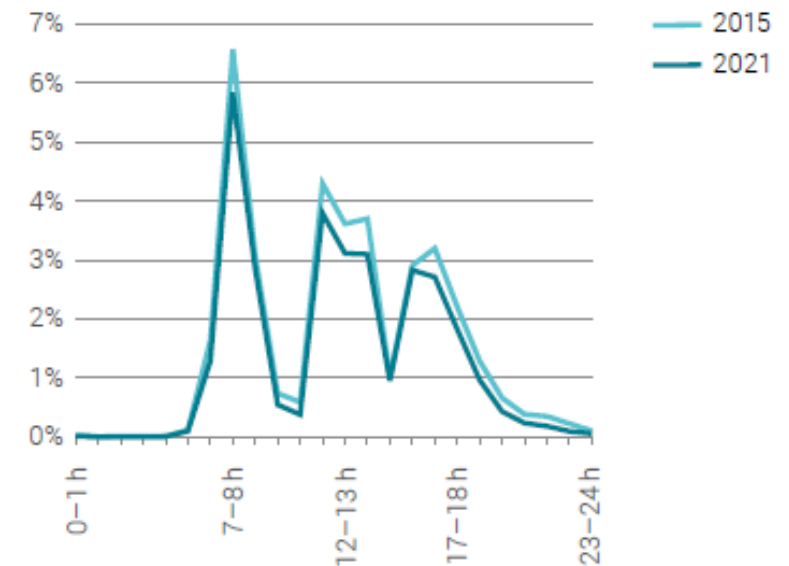
Tous les motifs



Travail



Formation



La mobilité pendulaire - caractéristiques

1

Les déplacements liés au travail / à la formation :

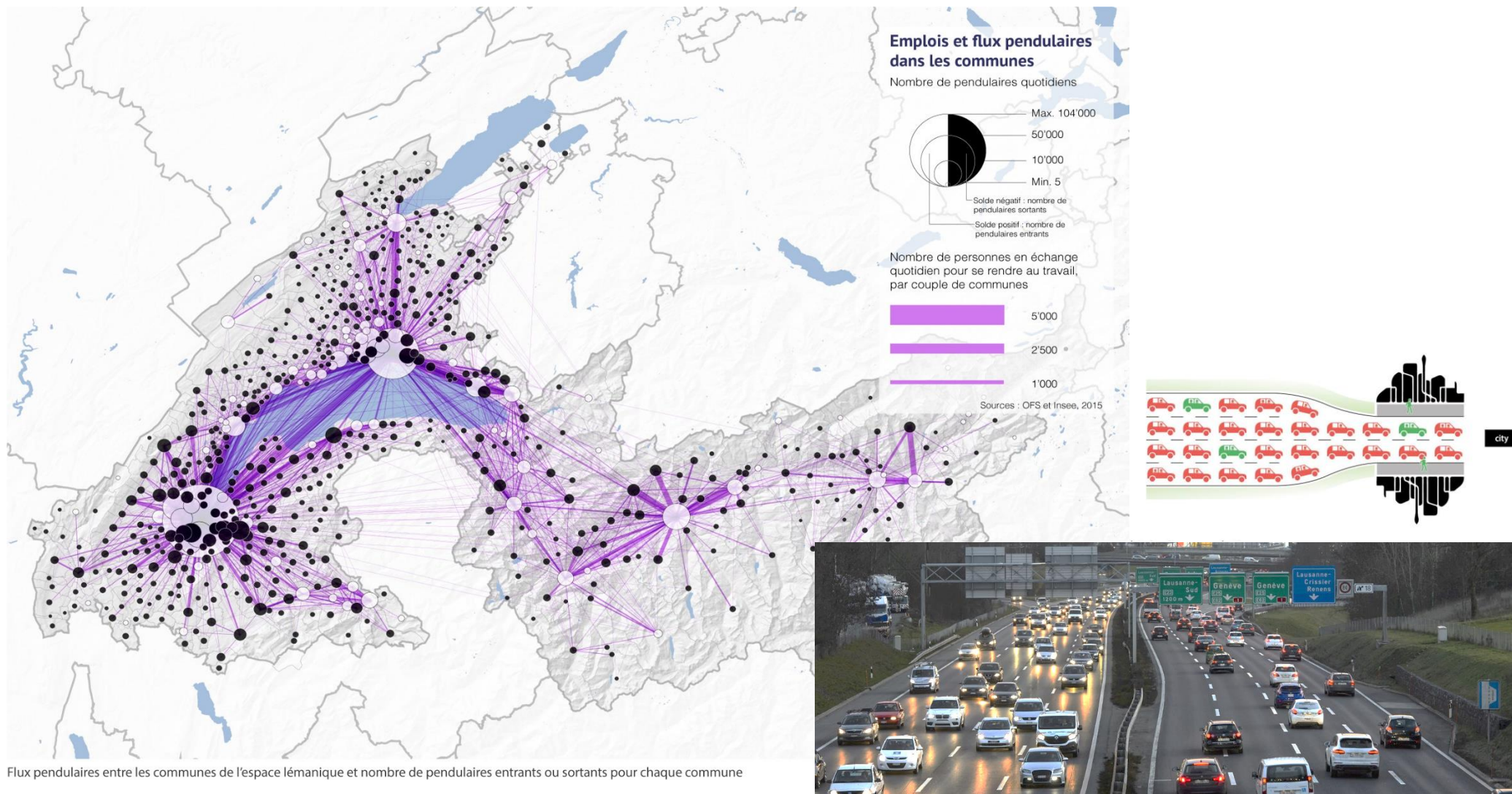
2

- sont **concentrés** dans l'espace et concernent ainsi principalement les **villes et agglomérations**, donc des zones densément peuplées (effets de la pollution – atmosphérique et acoustique – accentués)

3

4

5



La mobilité pendulaire - caractéristiques

1 Les déplacements liés au travail / à la formation :

- ne sont **pas très efficaces** (en comptant une moyenne de 5 places assises par voiture, on s'aperçoit que le **taux d'occupation moyen des voitures** circulant sur nos routes pour le motif travail fluctue entre **20 et 25% seulement !**)

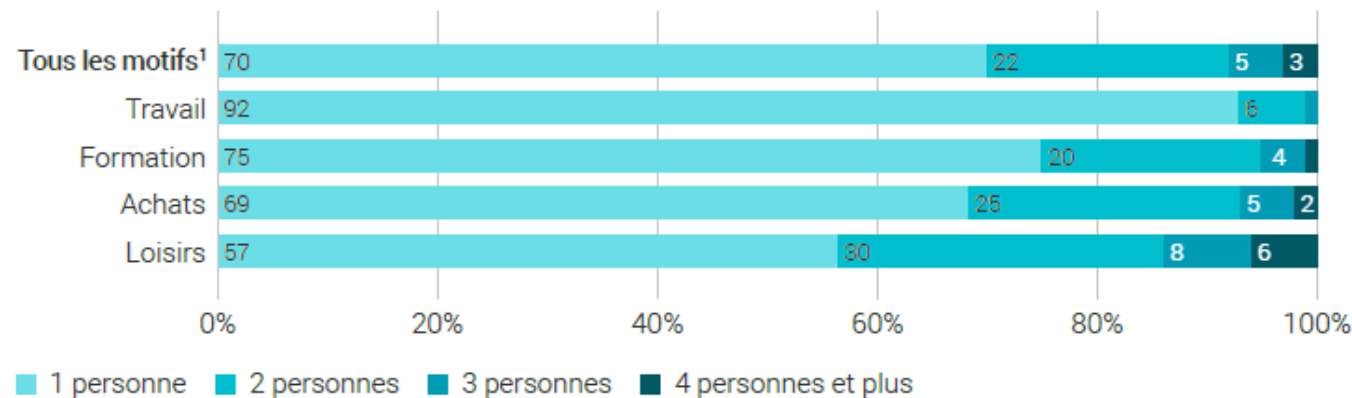


G3.3.2.6

Taux d'occupation des voitures selon le motif de déplacement, en 2021

En Suisse

Part des étapes selon le taux d'occupation

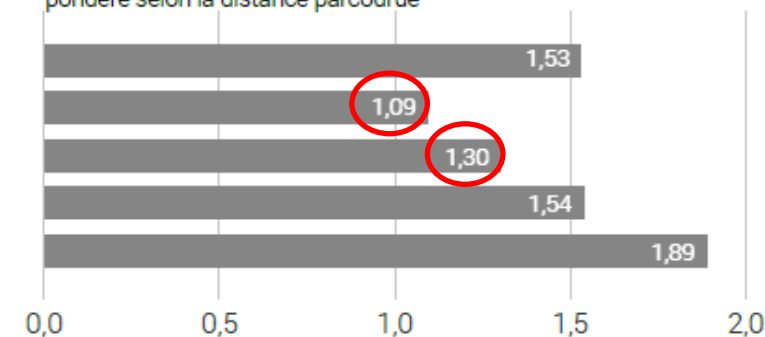


¹ inclus également activité professionnelle et voyage de service, services et accompagnement, autres motifs

Base: 59 547 étapes en voiture en Suisse avec la personne interrogée comme conducteur

Taux d'occupation moyen

Nombre de personnes par voiture, pondéré selon la distance parcourue



Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2023

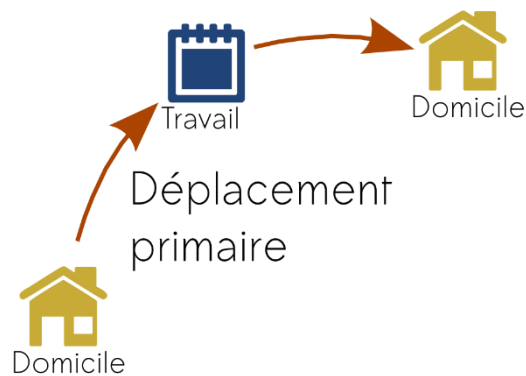
La mobilité pendulaire - caractéristiques

1 Les déplacements liés au travail :

- sont **structurants** (se répercutent sur les autres types de déplacements réalisés dans la journée) et ont donc potentiellement un **effet démultiplicateur**

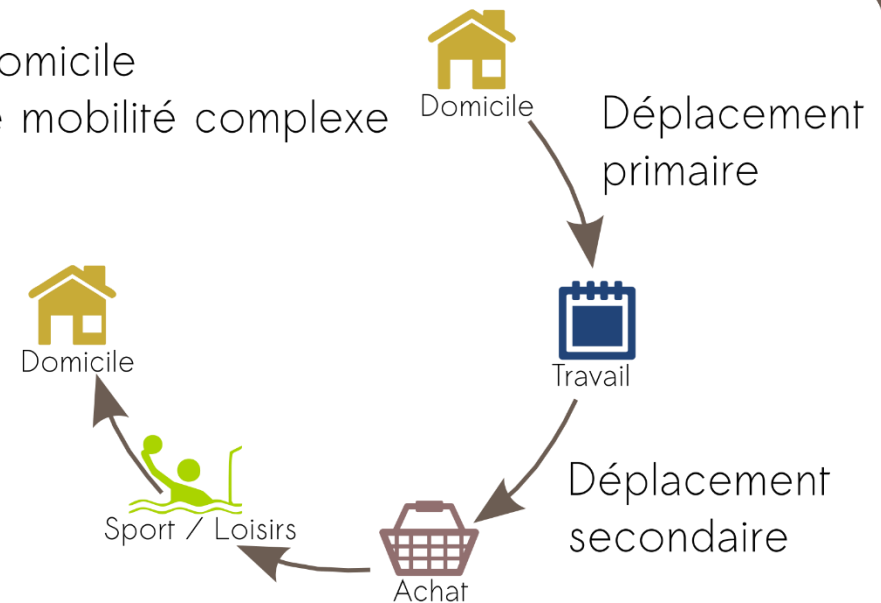
Les déplacements pendulaires «simples» (domicile – travail – domicile) sont de plus en plus rares...

Boucle domicile-domicile à profil de mobilité simple



Ces déplacements se complexifient de nos jours pour former de véritables «**chaînes de déplacements**» multi-motifs...

Boucle domicile-domicile à profil de mobilité complexe



Parts modales actuelles pour les déplacements pendulaires

1

Les transports individuels motorisés (TIM : voiture, moto, scooter) **encore majoritairement utilisés** pour les déplacements pendulaires en Suisse :

2

3

4

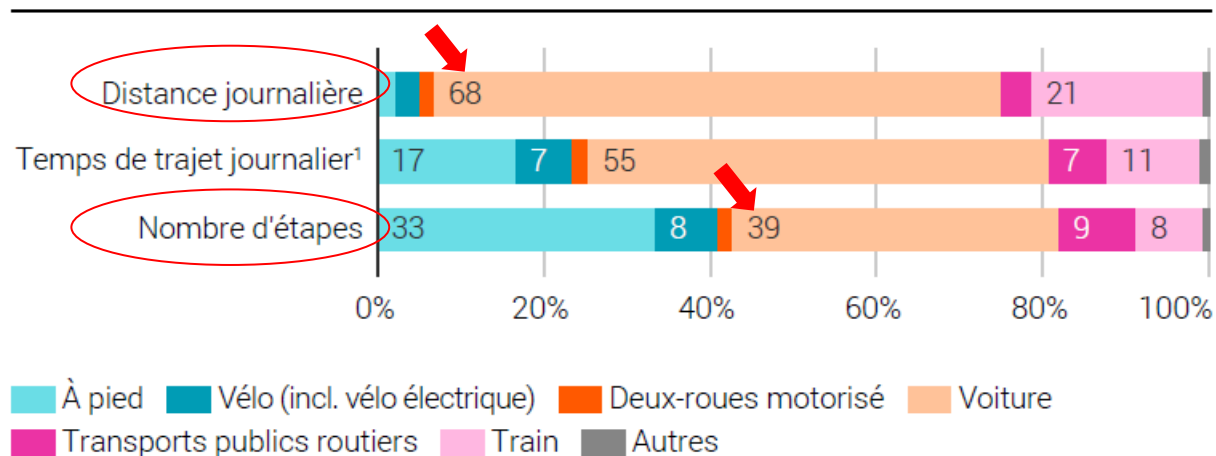
5

- c'est en voiture qu'est effectuée la **plus grande part des distances** (~70%) pour le travail
- le nombre d'étapes parcourues à pied est toutefois également important (presque 1/3), mais il s'agit en partie d'étapes courtes liées aux trajets en voiture ou en TP
- en moyenne, **un déplacement pendulaire sur deux est inférieur à 5 km !**

Moyens de transport utilisés lors de déplacements pour le travail, en 2021

Parts en Suisse

G3.4.2.1



¹ sans temps d'attente et de correspondance

Base: 44 322 étapes pour le travail en Suisse

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2023

Pourquoi ?

Parts modales actuelles pour les déplacements pendulaires

1

Raisons de l'utilisation majoritaire de la voiture dans les déplacements pendulaires :

2

■ La question du **temps de parcours porte-à-porte** entre le domicile et le lieu de travail est centrale → et la voiture reste encore difficilement concurrençable sur ce plan-là

3

■ La **flexibilité** et la souplesse des TIM également souvent mis en avant dans les sondages

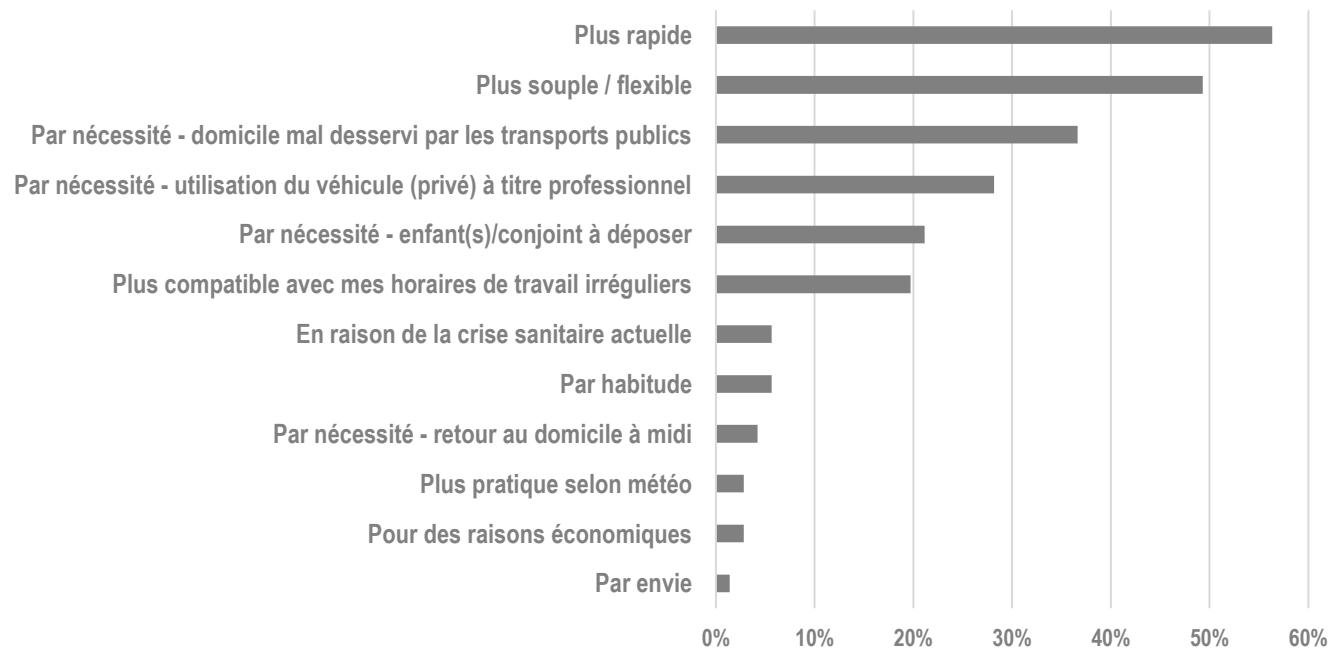
4

■ La **disponibilité d'une place de parc** sur le lieu de travail est déterminante (d'autant plus lorsqu'elle est gratuite) → si stationnement garanti, 9 collab sur 10 vont opter pour la voiture

5

■ Des **contraintes** peuvent être à l'origine du choix modal: déficits de desserte TP du domicile ou du lieu de travail, utilisation du véhicule privé pour des déplacements professionnels en journée

Raison du choix de la voiture



Source: sondage mobilité dans une entreprise de service lausannoise (2018)

La mobilité liée au travail / à la formation

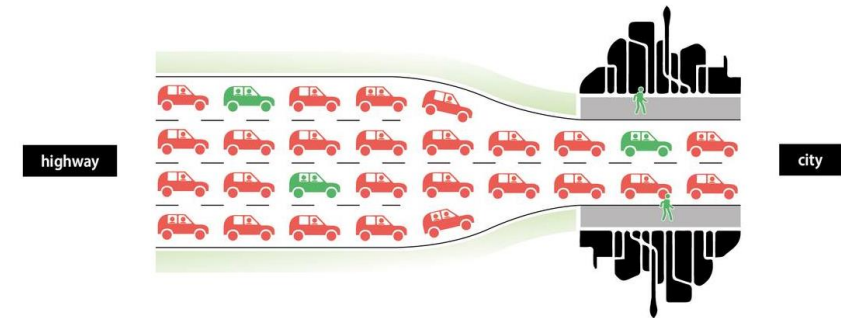
1

En guise de premières conclusions :

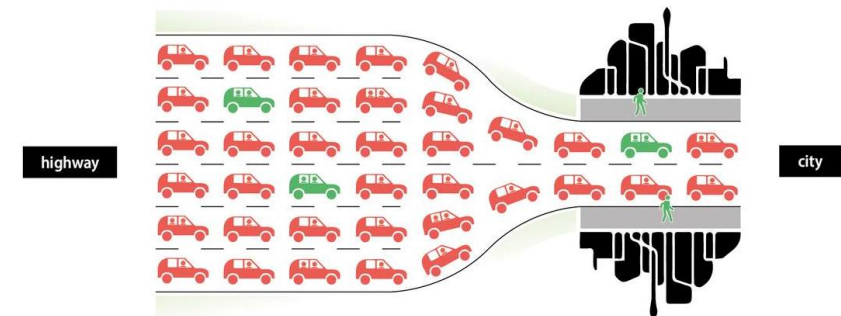
1. Les entreprises (comme les centres d'enseignement) sont d'**importants générateurs de trafic**, notamment en heures de pointe, qui sont les heures les plus contraintes de la journée
2. Elles ont ainsi une **grande responsabilité** vis-à-vis de la société actuelle et future dans le développement d'une mobilité plus durable
3. Et ont donc un **rôle prépondérant à jouer** dans la maîtrise de ces flux pendulaires

→ **Les plans de mobilités d'entreprises : une réponse concrète à ces enjeux !**

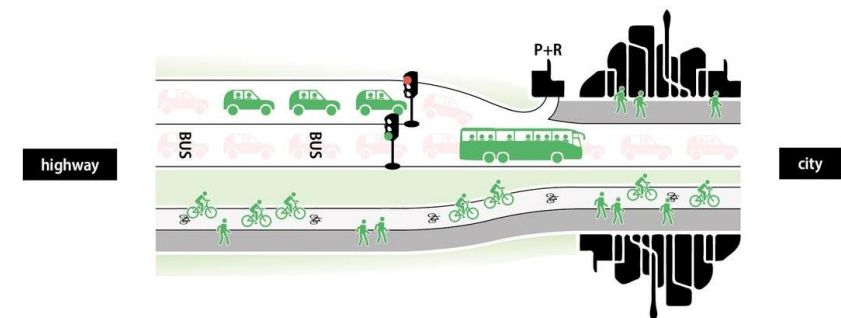
If this is your problem...



... then this isn't your solution...



... this is!



Original: Verkade, T. (2020, June 25). De oplossing voor het fileprobleem: nu hebben we hem echt!. De Correspondent.
Enhanced by: @Jtrace_a_stras (🚲)

1

2

3

4

5

2. Les plans de mobilité – un outil à disposition des entreprises

Qu'est-ce qu'un plan de mobilité ?

La mobilité induite par une entreprise / organisation

1 Une mobilité multiforme générée :

2 ■ soit par les **collaborateurs de l'entreprise / l'organisation** directement :

- 3 • Mobilité pendulaire domicile – travail
- 4 • Mobilité professionnelle en cours de journée



5 ■ soit par des **tiers** :

- Mobilité des clients / visiteurs
- Mobilité des fournisseurs



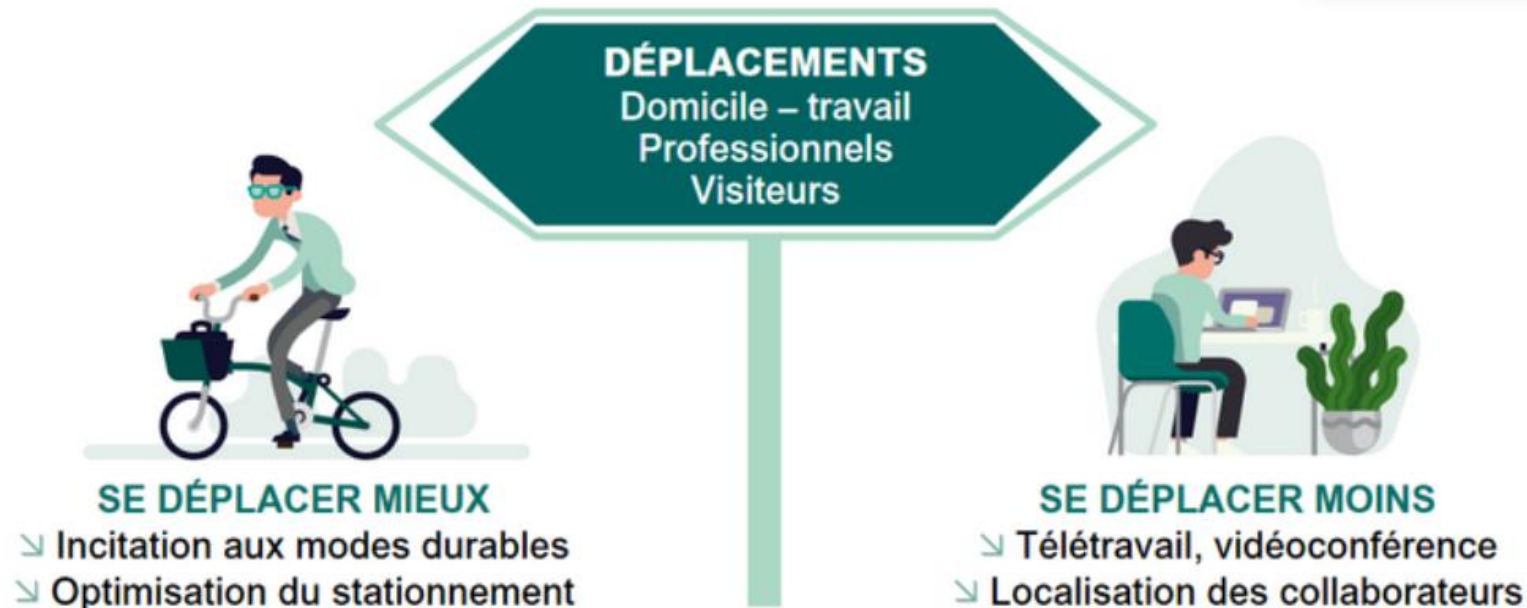
Les plans de mobilité peuvent porter sur l'ensemble de ces mobilités

- Toutefois la plupart du temps ce sont essentiellement celles du personnel (mobilité pendulaire & professionnelle) qui sont traitées.

Un plan de mobilité d'entreprise : Qu'est ce que c'est ?

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5

- **Outil de gestion des déplacements** du personnel et des visiteurs d'une entreprise visant à **rationaliser le recours à la voiture individuelle**
- **Ensemble cohérent de mesures** du ressort de l'employeur touchant à la mobilité et au stationnement en entreprise visant à :
 - **réduire les besoins de déplacement**
 - **inciter à l'utilisation de moyens de transport alternatifs** à la voiture « solo » principalement pour les trajets pendulaires et professionnels
 - **Rationaliser l'usage de la voiture** lorsqu'elle n'est pas substituable



Un plan de mobilité d'entreprise : Une réponse à plusieurs enjeux...

1

2

3

4

5

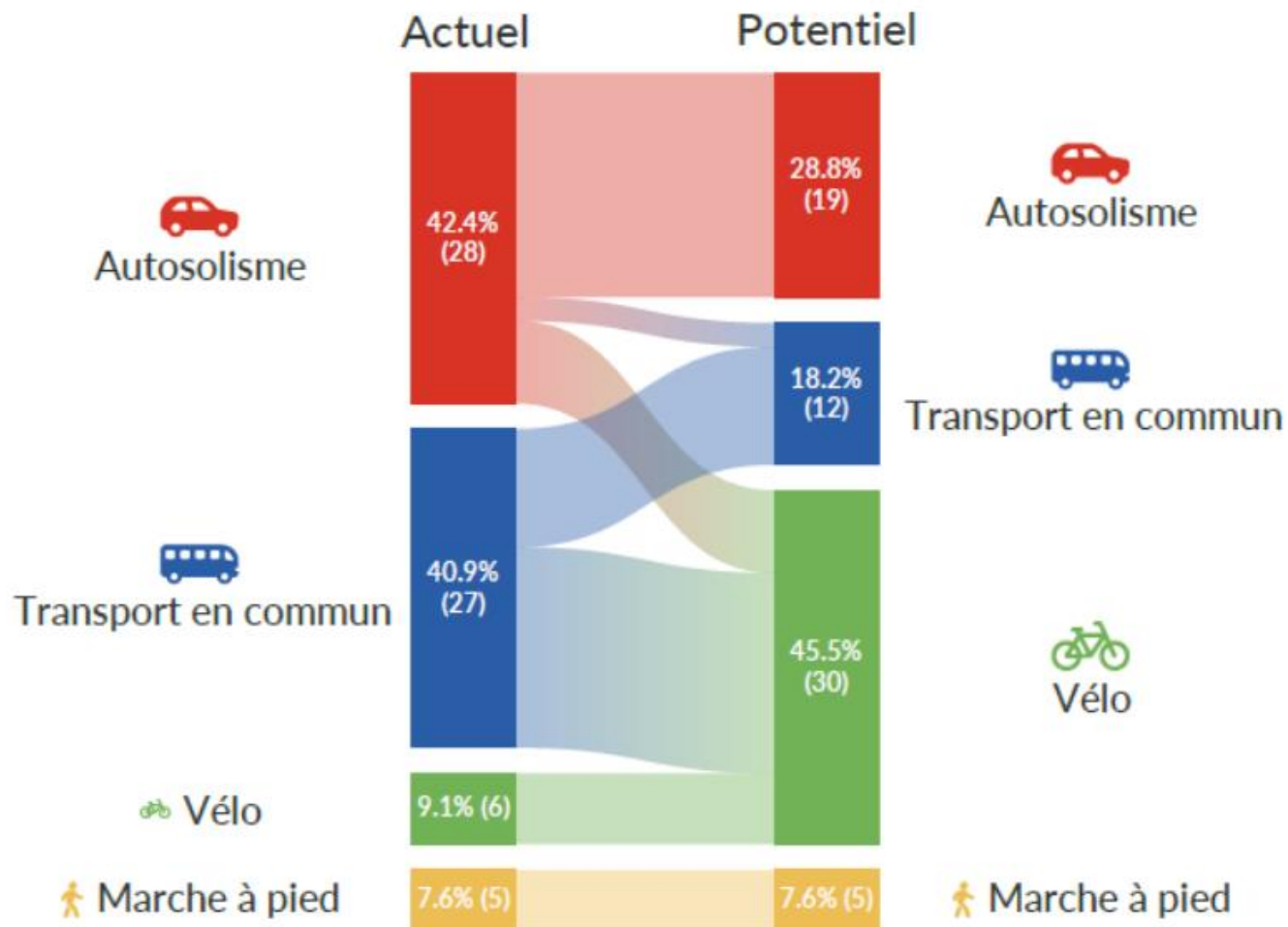
- **Environnementaux** : lutte contre le réchauffement climatique, réduction des émissions polluantes et du bruit, diminution des surfaces bétonnées, économie d'énergie.
- **Sociaux** : amélioration de la qualité de vie du personnel et équité de traitement par la prise en compte de tous les modes de déplacement.
- **Image** : possibilité de se profiler de manière positive, comme entreprise responsable de son impact sur l'environnement, la société et le bien-être de son personnel.
- **Economiques** : réduction des coûts liés au stationnement des véhicules, au versement d'indemnités kilométriques. Réduction des coûts de déplacements pour les collaborateurs.



L'objectif n°1 des plans de mobilité : tendre vers une mobilité plus durable

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5

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

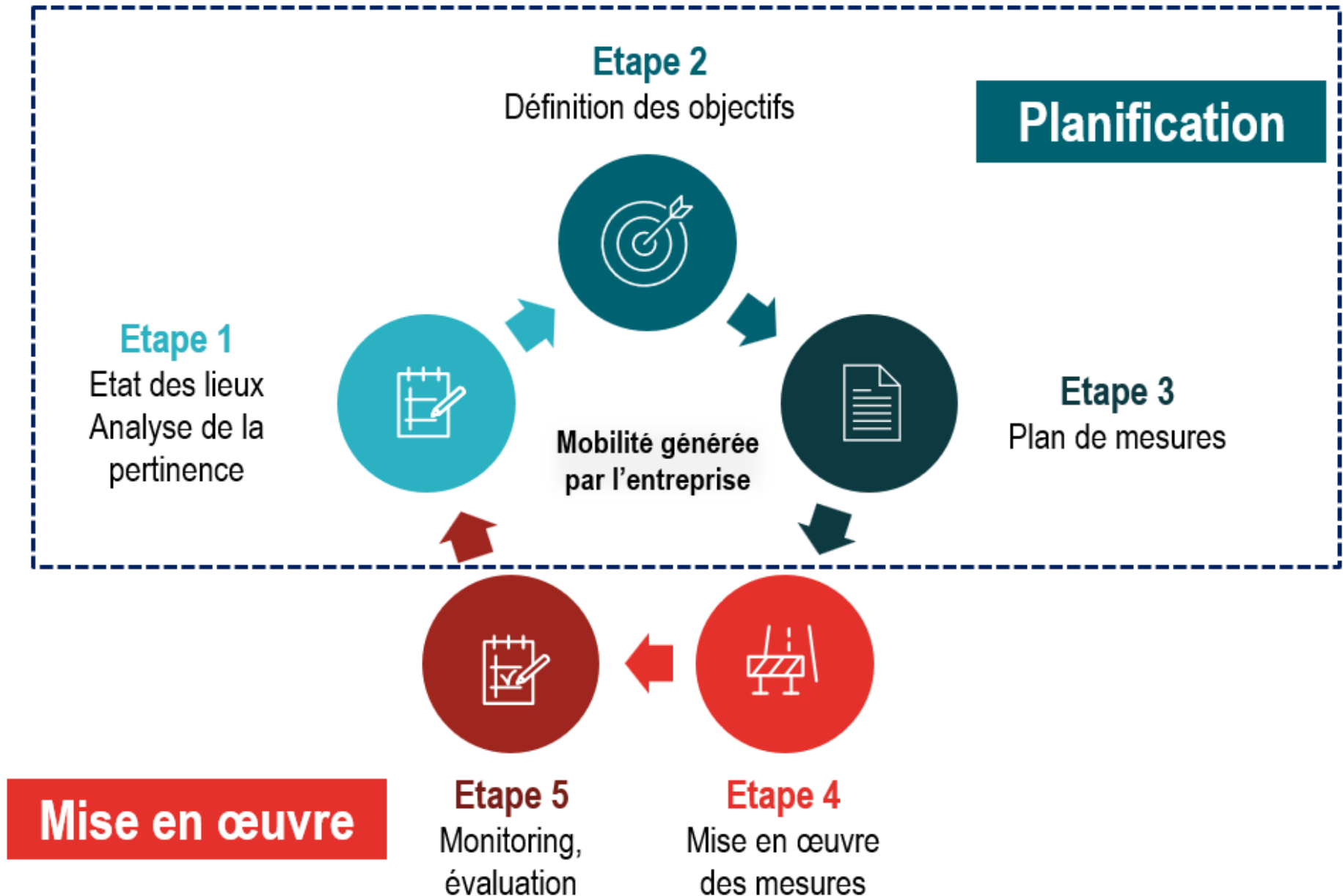


Un plan de mobilité permet de **réduire de 10 à 20% la part modale de «l'auto-solisme»** (= une personne seule dans sa voiture) dans les déplacements domicile-travail

Les étapes-clés de la démarche de mise en œuvre d'un plan de mobilité

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5

Un processus dynamique (vivant) et cyclique d'amélioration continue

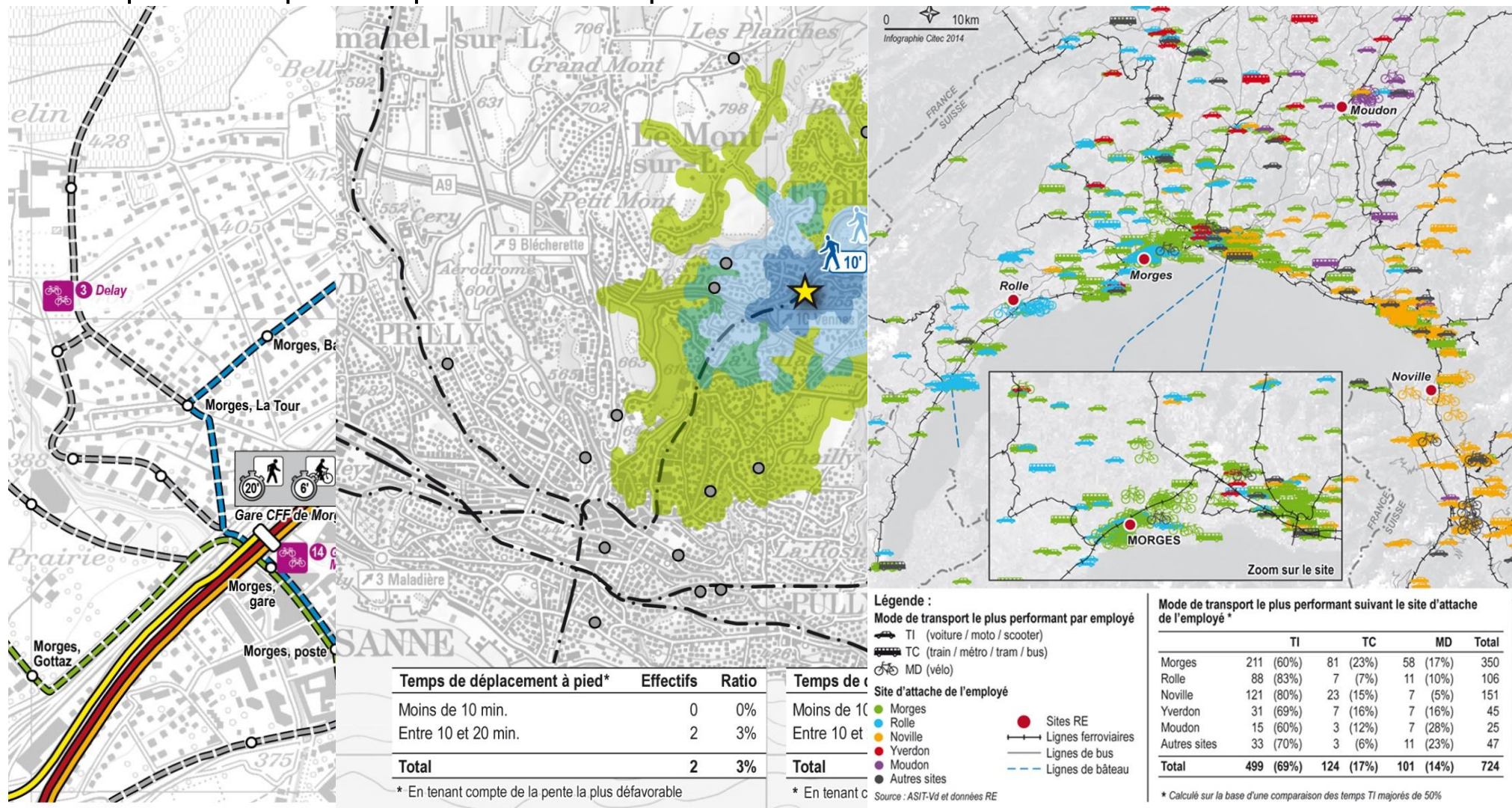


Les étapes de la démarche : (1) Etat des lieux de la situation actuelle

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5

Diagnostic d'accessibilité :

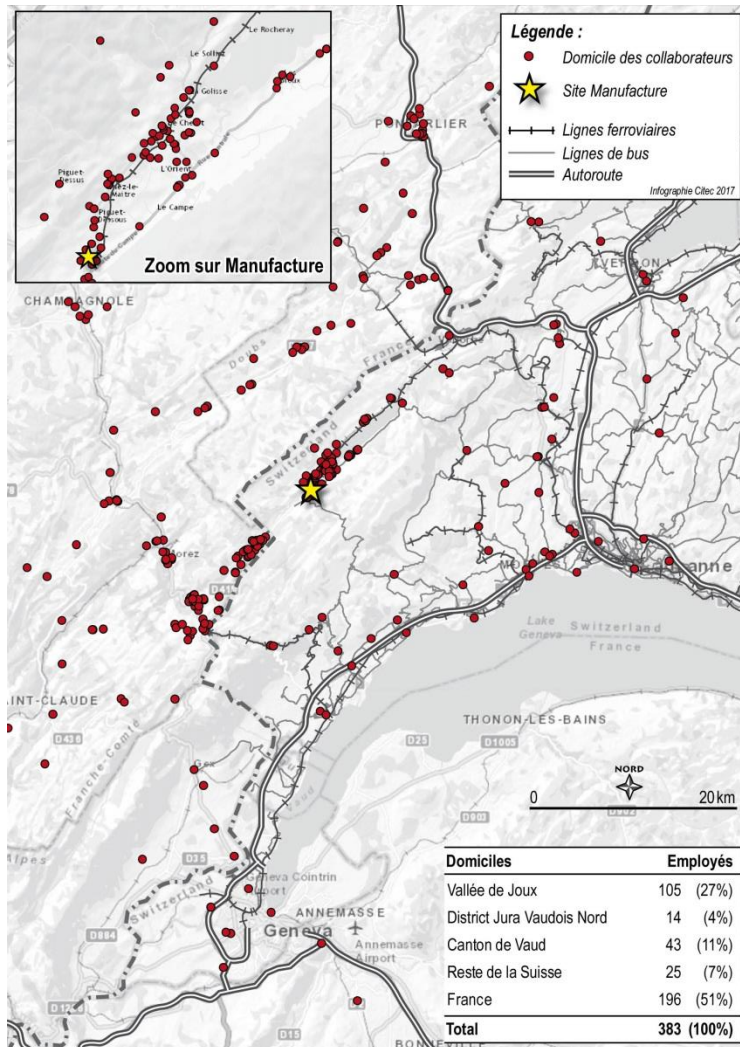
- Evaluer l'**accessibilité** de l'entreprise (desserte TP, isochrones MD, P+R)
- Analyser et **comparer les temps de parcours domicile-travail** selon les différents modes de transports à disposition pour définir les potentiels modal



Les étapes de la démarche : (1) Etat des lieux de la situation actuelle

1 Diagnostic de mobilité :

- 2 Analyser la **provenance**, les **horaires** et **contraintes de travail** des employés
- 3 Définir les **profils de mobilité** pendulaire et professionnel des employés par le biais d'un questionnaire et/ou d'entretiens
- 4
- 5



2. TRAJET DOMICILE <-> TRAVAIL

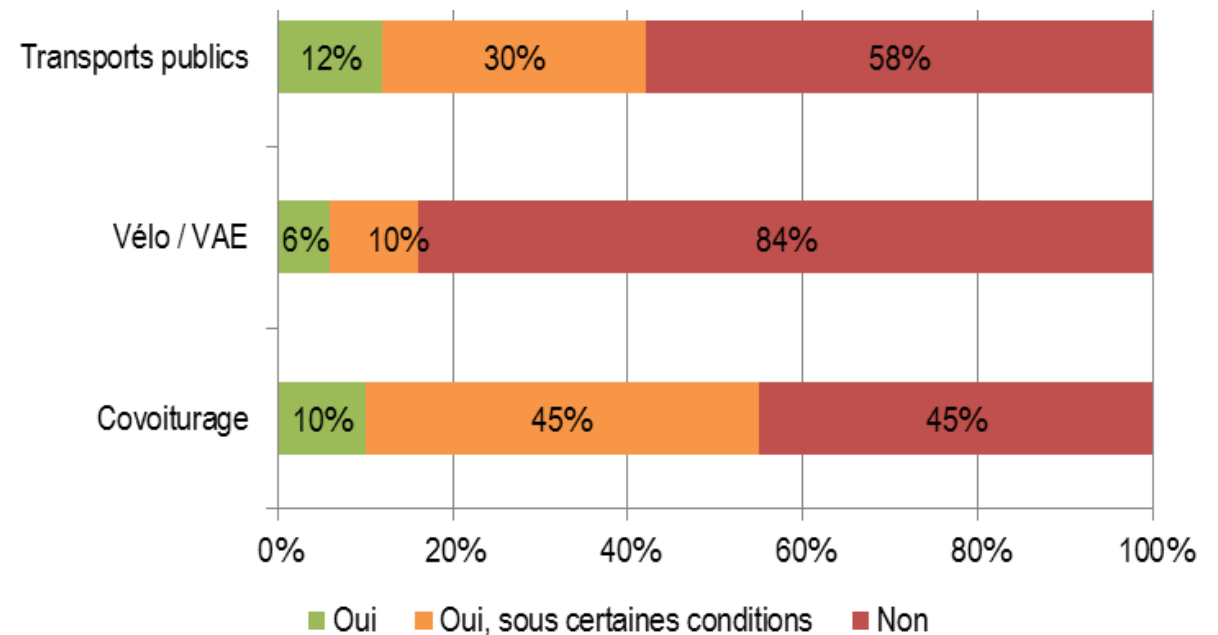
20 - Durée de trajet entre votre domicile et votre lieu de travail

Durée moyenne du trajet porte à porte, aller simple

- Moins de 5 minutes
- Entre 5 et 10 minutes
- Entre 10 et 15 minutes
- Entre 15 et 30 minutes
- Entre 30 et 45 minutes



Propension des automobilistes à basculer sur un autre mode de transport

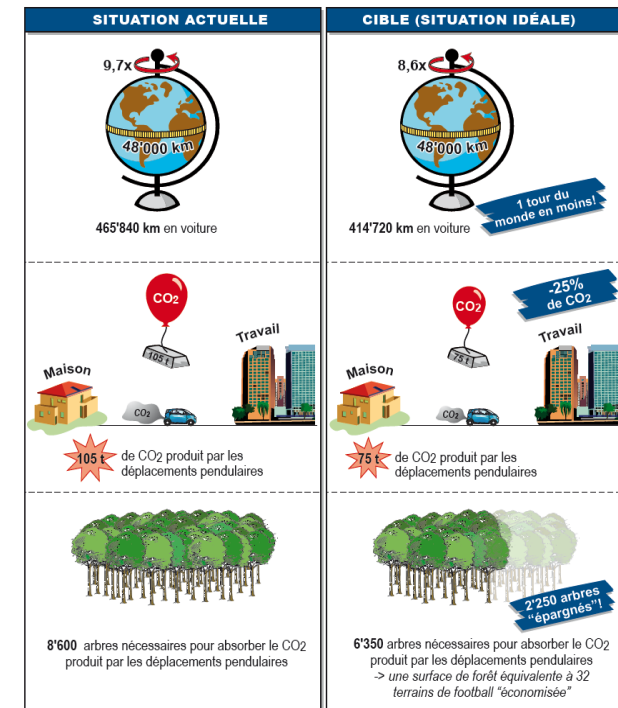


Les étapes de la démarche : (2) Définition des objectifs

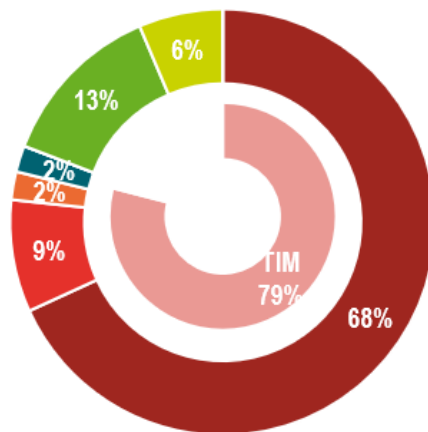
1
2
3
4
5

Définition d'objectifs cibles à atteindre en fonction :

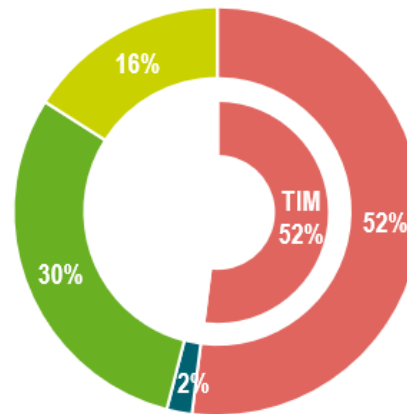
- Des résultats du diagnostic
 - Parts modales actuelle vs. potentiels théoriques des modes alternatifs
 - Gains potentiels sur l'empreinte écologique, les coûts liés à la mobilité
- Des « contraintes » contextuelles
 - Offre en stationnement future max disponible
 - Investissements que l'entreprise est prête à consentir
 - Horaires spéciaux, climat spécifique



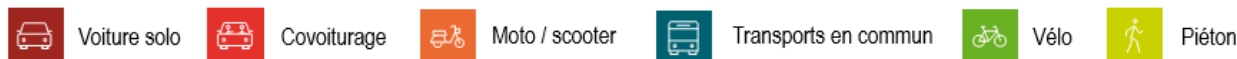
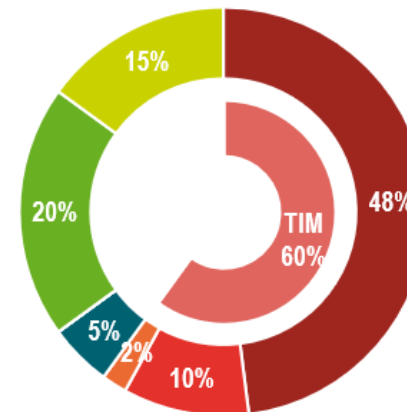
Comment les employés se déplacent **aujourd'hui** ?



Comment les employés pourraient **théoriquement** se déplacer **demain** ?



Parts modales **cibles**



Les étapes de la démarche : (3) Plan de mesures

1 Elaboration d'un catalogue de mesures :

- 2 ■ En fonction...
 - des objectifs à atteindre (en termes de parts modales cibles)
 - de l'acceptabilité des mesures (identifiée à travers les ateliers et/ou le questionnaire mobilité)
- 3
- 4
- 5 ■ Choix des mesures selon des critères...
 - de rapport coûts-bénéfices
 - de faisabilité (technique)
 - de négociation/priorisation

A. Optimisation de la journée de travail

Nom de la mesure	Numéro	Groupe	Citec	Bilan évaluation
Offrir la possibilité de pratiquer du télétravail ponctuel (équipement informatique mis à disposition, natel professionnel, accès au réseau informatique depuis le domicile)	A1	2.3	2.5	2.4
Définition des modalités de détail de la mesure	Réponse aux objectifs de base			Oui / Non
	Réduire les besoins en			

B) Stationnement et covoiturage

	Moyenne totale	Décision finale
B.1+6+7 Favoriser le covoiturage : support informatique, solution de secours, défraiement	2.4	A ajuster
B.2+3+4 Gestion du stationnement : stationnement banalisé, calendrier disponibilités, possibilités sous-location	2.6	A présenter
B.5 Encourager le car-sharing privé (mise à disposition des véhicules des collaborateurs pas amenés à se déplacer en journée)	1.8	A rejeter
B.8+9 Offrir des tarifs de stationnement préférentiels aux covoitureurs et détenteurs de petits véhicules	2.1	A ajuster
B.10 Moduler les coûts de location des salles en fonction des besoins de stationnement (package salle + quota de places de parc)	2.3	A présenter
B.11 Louer quelques places dans le parking de la gare de Lausanne et y stationner des véhicules de service en libre-service	1.4	A rejeter
B.12 Mettre en place des critères d'accès au parking qui soient équitables et transparents	2.3	A présenter
B.13 Encourager l'utilisation des scooters/motos électriques par le biais de subventions à l'achat ou de participation aux frais du permis	2.0	A ajuster



1.3 donner sortants - traités (confidentialité)			
1.4 Planification du télétravail pour éviter l'absence en même temps des collaborateurs Souplesse dans la gestion du temps			
Décision finale suite ateliers	à présenter ✓	à ajuster	à rejeter

Les étapes de la démarche : (4) Mise en œuvre des mesures

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5

Mettre en œuvre les mesures retenues :

- En une fois ou de manière progressive
- Réaliser des «galops d'essai» avec des groupes test
- Faire connaître les différentes possibilités / communiquer !



Maitre d'ouvrage : Administration cantonale vaudoise - DSI

PLAN DE MOBILITÉ
PÉRIODE : DU 1^{er} JUIN 2023 AU 31 MAI 2024

Dans le cadre de sa démarche Impact & Durabilité, Rolex a mis en place un plan de Mobilité visant à encourager la mobilité douce.

À cet effet, nous vous invitons à consulter les détails de ce plan pour vous permettre de découvrir les différentes offres. Des informations complémentaires sont à votre disposition sur le site «Mobilité de l'intranet».

fairpark

Afin de faciliter l'accès aux offres du plan de Mobilité, Rolex a choisi d'utiliser la solution fairpark. Cette application permet de gérer vos prestations de mobilité.

Première connexion

Utilisez votre identifiant et votre code d'activation, un tutoriel est à votre disposition sur le site «Mobilité de l'intranet».

1. Initialisez votre compte sur l'adresse adrees@rolex.com
2. Choisir une offre, puis demander une prestation.

Déjà inscrit

1. Connectez-vous à votre compte fairpark
2. Choisir une offre puis demander une prestation

La prestation que vous demanderez sera valable jusqu'au 31 mai 2024.

Processus de demande de prestation

```

graph LR
    A[Connexion / inscription] --> B[Choisir offre]
    B --> C[Demande prestation]
    C --> D[Traitement demande]
    D --> E[Obtention prestation]
    E -- "Demande refusée  
Merci de sélectionner une autre offre" --> B
    
```

**OFFRE 1
MOBILITÉ DOUCE |
TRANSPORTS PUBLICS**

En choisissant cette offre, vous avez accès à l'une des prestations suivantes :

- Un abonnement annuel **Unires zone 10**, dans la limite de CHF 500.-
- Une participation à l'abonnement annuel **Léman Pass**, dans la limite de CHF 960.-
- Une participation à l'abonnement annuel **CHF (AG, abo. mob. Lalle)**, dans la limite de CHF 960.-
- Un bon **FAIRIQ** d'une valeur de CHF 500.- valable sur le réseau suisse de transports publics.
- Une participation à l'achat d'un **vélo / vélo électrique**, dans la limite de CHF 960.- (1 fois / 3 ans).

Les prestations ci-dessus ne sont pas cumulables.

Vous bénéficiez, au moyen de réservations journalières, de 4 accès gratuits par mois aux parkings voitures (non-cumulables et sous réserve de disponibilité).

**OFFRE 2
COVOITURAGE**

Cette offre comprend **une place de parking en covoiturage payante**.

Le coût mensuel est de CHF 60.- pour l'ensemble du groupe de covoiturage.

Les critères pour l'attribution des places de parking restent inchangés (titre puis ancienneté du chef d'équipe).

Cette offre induit un bon **FAIRIQ** d'une valeur de CHF 100.- valable sur le réseau suisse de transports publics.

Vous bénéficiez, au moyen de réservations journalières, de 4 accès gratuits par mois aux parkings voitures (non-cumulables et sous réserve de disponibilité).

**OFFRE 3
MOTO | SCOOTER**

Cette offre comprend **une place gratuite pour votre moto ou votre scooter**.

Les critères pour l'attribution des places de parking moto | scooter sont le titre, puis l'ancienneté du collaborateur.

Selon votre besoin et dans la limite des capacités de chaque site, un casier pourra vous être attribué.

Cette offre induit un bon **FAIRIQ** d'une valeur de CHF 100.- valable sur le réseau suisse de transports publics.

Vous bénéficiez, au moyen de réservations journalières, de 4 accès gratuits par mois aux parkings voitures (non-cumulables et sous réserve de disponibilité).

**OFFRE 4
AUTOSOLISTE**

Cette offre comprend **une place de parking individuelle payante**.

Le coût mensuel est de :

- CHF 100.- si votre titre est Collaborateur, Manager de proximité, Référent métier ou Mandataire.
- CHF 200.- si votre titre est Fondé de pouvoir, Sous-Directeur, Directeur Adjoint ou Directeur.

Les critères pour l'attribution des places de parking restent inchangés (titre puis ancienneté).

En bénéficiant de cette offre, vous aurez l'autorisation d'effectuer les déplacements inter sites avec votre véhicule privé.

Cette offre induit un bon **FAIRIQ** d'une valeur de CHF 100.- valable sur le réseau suisse de transports publics.



Plan de mobilité du site de Longemalle Parc Guide d'utilisation

Octobre 2011

citec INGENIEURS CONSEILS

Aménagements Régulation du trafic
Modélisation Transports urbains
Planification Etude d'impacts

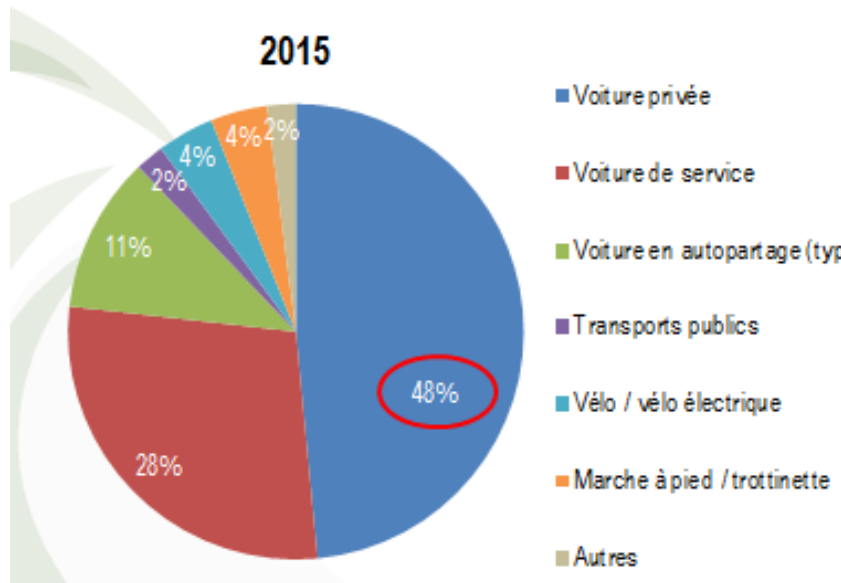
Citec Ingenieurs Conseils SA
47, route des Acacias
Case postale 1711
CH-1211 Genève 26
Tél +41 (0)22 809 60 00
Fax +41 (0)22 809 60 01
e-mail: citec@citec.ch
www.citec.ch

Les étapes de la démarche : (5) Evaluation

1 Après la mise en œuvre du plan de mobilité :

- 2
- Suivre et évaluer les résultats
 - 3
 - 4
 - 5
 - Mettre à jour régulièrement les données
 - Communiquer sur les nouvelles possibilités

Déplacement prof.	2015		Comptes 2016	Budget 2017
Souvent	37%			
Occasionnellement	37%			
		Charges	61'353.-	70'000.-
		Infrastructures		
		Achat de vélos électriques	2'500.- (1 vélo)	2'500.- (1 vélo)
		Exploitation		
		Mobility (coûts résiduels)	13'200.-	13'500.-
		Gestion administrative	16'000.-	15'000.-
		Contrôle du stationnement	10'000.-	12'000.-
		Frais de bureau	3'800.-	4'000.-
		Appui technique bureau	6'900.-	13'000.-
		Subventions (éco-bonus)		
		A + B + C	8'953.-	10'000.-
		Recettes (ventes macarons)	75'405.-	70'000.-



- 1
- 2
- 3
- 4
- 5

3. Les mesures types

Quels sont les catalogues de solutions «traditionnels» ?

Méthodologie de choix des mesures composant un plan de mobilité

1
2
3
4
5

Les mesures mises en place doivent répondre à au moins un des objectifs suivants :

- Se déplacer «**mieux**» (de manière plus durable) : réduction de l'autosolisme
- Se déplacer **moins** : réduction du besoin en déplacement
- Se déplacer **moins loin** : réduction de la distance moyenne par déplacement

RÉDUIRE
L'AUTO-SOLISME



Marche



Vélo



TC



Covoiturage



Eco-conduite

RÉDUIRE LA
FRÉQUENCE



Télétravail



Coworking



Semaine de 4 jours



Dej sur place

RÉDUIRE LA
DISTANCE



Mobilités internes



Échanges de postes



Territoire de recrutement



vélo personnel
ou VAE

Quelques mesures «génériques»...

1

Encourager la marche et le vélo :

2

- Aspect promotion de la santé

3

- Parkings à vélo attractifs sur le site de l'entreprise

4

- Vestiaires, casiers et douches, petits services

5

- Ecobonus / Réductions sur l'achat de chaussures / vélos
- Primes à l'usage (défraiement km / bikecoin)
- Alternatives pour les jours de pluie (carnets multicourses TP)
- Flotte de vélos de service
- Subventionnement des abonnements d'accès à la vélostation



OFFRE vélo électrique Hôpital du Jura

Cette offre est proposée par l'Hôpital du Jura et le magasin Joliat Cycles à Courtételle dans le but d'offrir un nouveau type de mobilité. D'autres vélos sont disponibles au même conditions (-10% Joliat Cycles + remise de 200 Frs de l'hôpital). Offre valable jusqu'au 12 avril 2010.



joliatcycles.ch

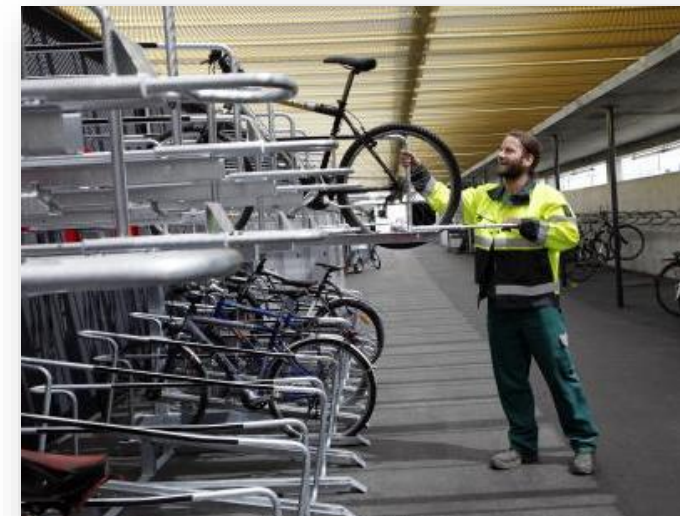
FLYER
Innovation in Mobility

SÉRIE C - LE BESTSELLER

(jusqu'à 25km/h), vignette vélo, moteur avec cadence 70, roues 28") Pratique et confortable avec un cadre dame super bas.



Descriptif du vélo	Prix	Réduction	Prix Hôpital
C4 Premium LED, 10Ah (8V, Dérailleur / V-Brake)	2'990.-	500.-	2'490.-
C5 Premium LED, 10Ah (8V, Moyeu / freins à roue)	3'490.-	550.-	2'940.-
C8 Premium LCD, 10Ah (8V, Moyeu Premium, Freins hydrauliques HS33)	4'090.-	610.-	3'480.-



Quelques mesures «génériques»...

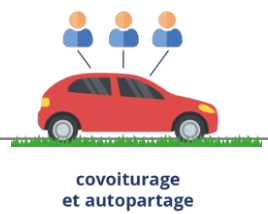
1 Promotion des transports publics :

- 2 ■ Réduction sur abonnements («Grand compte», « Job Abo »)
- 3 ■ Abonnements à l'essai ou crédits de déplacement pré-payés (Fairtiq)
- 4 ■ Information sur les horaires et la desserte en TP dans l'entreprise
- 5 ■ Négociation de l'amélioration de la desserte en TP (ex: positionnement des arrêts de bus)
- Vente d'abonnements sur site (ou «Rail Check»), application *Mobile Business CFF*
- Aménagement des horaires de travail
- Mise en place d'une navette d'entreprise

Jobabo
levagabond.ch

Rail Check		
Einlösbar an Ihrem Bahnhof bis zum A faire valoir auprès de votre gare jusqu'au Da far valere alla Sua stazione fino al		31.12.2012
Firma Strasse PLZ Ort Tel.	von de da	nach à a
	KI./Cl.	<input type="checkbox"/> 1. <input type="checkbox"/> 2. <input type="checkbox"/> → <input type="checkbox"/> ⇄ <input type="checkbox"/> 1/1 <input type="checkbox"/> 1/2
Referenz: Name / Vorname	Anzahl Fahrausweise Nombre de billets Numero di biglietti	
	Zutreffendes ankreuzen / Bitte in Blockschrift ausfüllen Cocher ce qui convient / Prière de remplir en caractères d'imprimerie Segnare quanto conviene / Compilare per favore in stampatello	
Pay-Serie	Beleg / fiche / giustificativo	CHF
0304 0000 0000	0001	





Quelques mesures «génériques»...

1 Rationaliser l'usage de la voiture :

2 Gestion du **stationnement**

- Taxation des places de parc (à la journée voir à l'heure idéalement)
- Critères d'accès au stationnement (priorités en fonction de l'accessibilité du domicile, des charges familiales, de l'état de santé, des contraintes horaires, etc.)
- Favorisation des covoitureurs (places réservées, attribution prioritaire, tarifs préférentiels)



3 Promotion du **covoiturage**...

- Aide au regroupement
- Favorisation du stationnement
- Solution de retour au domicile pour cas d'urgence

4 ... et de l'**auto-partage** (carsharing)

- Abonnements transmissibles Mobility
- Mise à disposition de véhicules de service réservés sur le site





télétravail



coworking

Quelques mesures «génériques»...

1

Réduire les déplacements domicile - travail :

2

- Restaurant / cafétéria d'entreprise

3

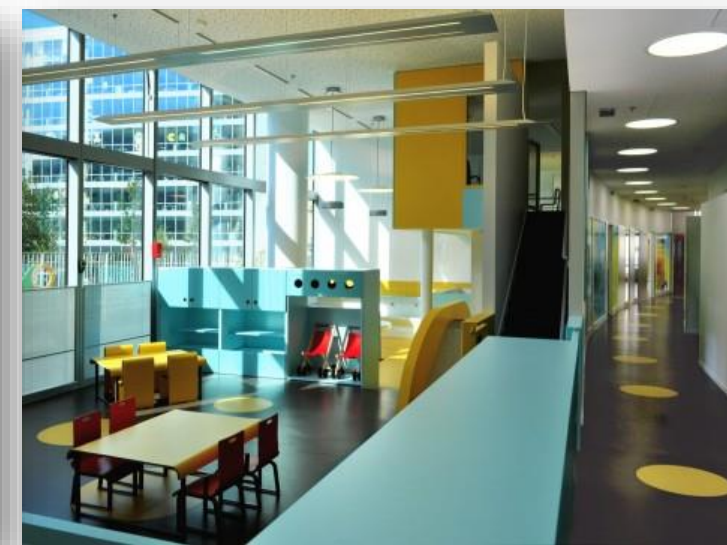
- Télétravail / coworking

4

- Optimisation des tournées de livraison/d'intervention (départ depuis le domicile, rentrée au domicile avec véhicule d'entreprise, etc.)

5

- Aides au déménagement (pour rapprochement du domicile)
- Offre de services sur le site (boîte-à-lettre pour déposer courrier privé, crèche, ...)



1

2

3

4

5

4. Les avantages des plans de mobilité

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

Quels en sont les avantages et les inconvénients ?

Les facteurs de réussite

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5

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

→ *privilégier un mix entre mesures incitatives et dissuasives*



- Des **règles claires, transparentes**, valorisant l'**équité** entre les collaborateurs
- Des **contraintes d'accès**, notamment au niveau du **stationnement**
- Une **communication très active**, et ce dès le début de la démarche
- La **prise en compte des opinions** des collaborateurs («prise de température» par le biais de sondages d'opinion, d'ateliers de discussion ou d'entretiens individuels)
- Une certaine **masse critique** (> 30 employés, mais pas forcément une seule et unique entreprise)
- S'appuyer sur un «temps fort» de l'entreprise: un **déménagement** ou un **agrandissement** (changement des habitudes de déplacement)

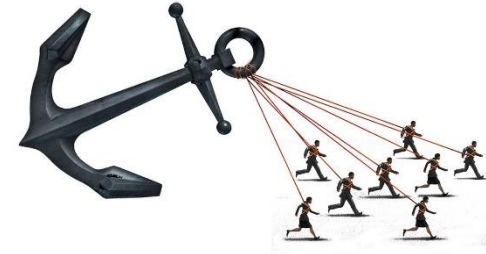


Les principaux freins

1
2
3
4
5

■ L'inertie des comportements modaux :

- le poids des habitudes
- la «peur» du changement
- l'évaluation non objective de la performance des différents modes



■ Des éléments liés à la «culture de l'entreprise»

- faible sensibilité environnementale
- culture du «tout voiture» ou de «l'automobilité»
- mise à disposition d'une place de parc gratuite fait partie des acquis ou des avantages «en nature»

■ Le fonctionnement de l'établissement

- contraintes liées aux horaires (2x8, 3x8, horaires de piquet, etc.)
- contraintes liées aux types d'emplois (urgences, transport de matériel, etc.)

■ Le financement des mesures (notamment quand il n'y a pas de mesure pouvant permettre des rentrées financières)



Les avantages de la démarche

1
2
3
4
5

Pour l'entreprise :

- diminution des problèmes de congestion et de **stationnement** sur le site de l'entreprise
- exploitation de **réserves de croissance** (valorisation des surfaces «gelées» par les parkings)
- amélioration de l'**accessibilité** pour les modes alternatifs (élargissement bassin recrutement)
- amélioration des performances écologiques (ISO 14001) et de l'**image de marque**
- amélioration de la **santé** des collaborateurs (réduction de l'absentéisme)
- meilleure gestion des **déplacements professionnels** (réduction des coûts)



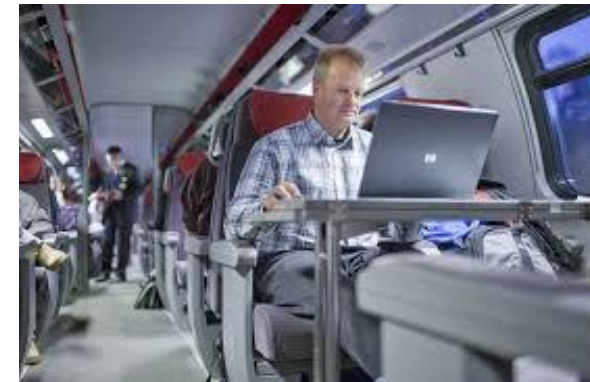
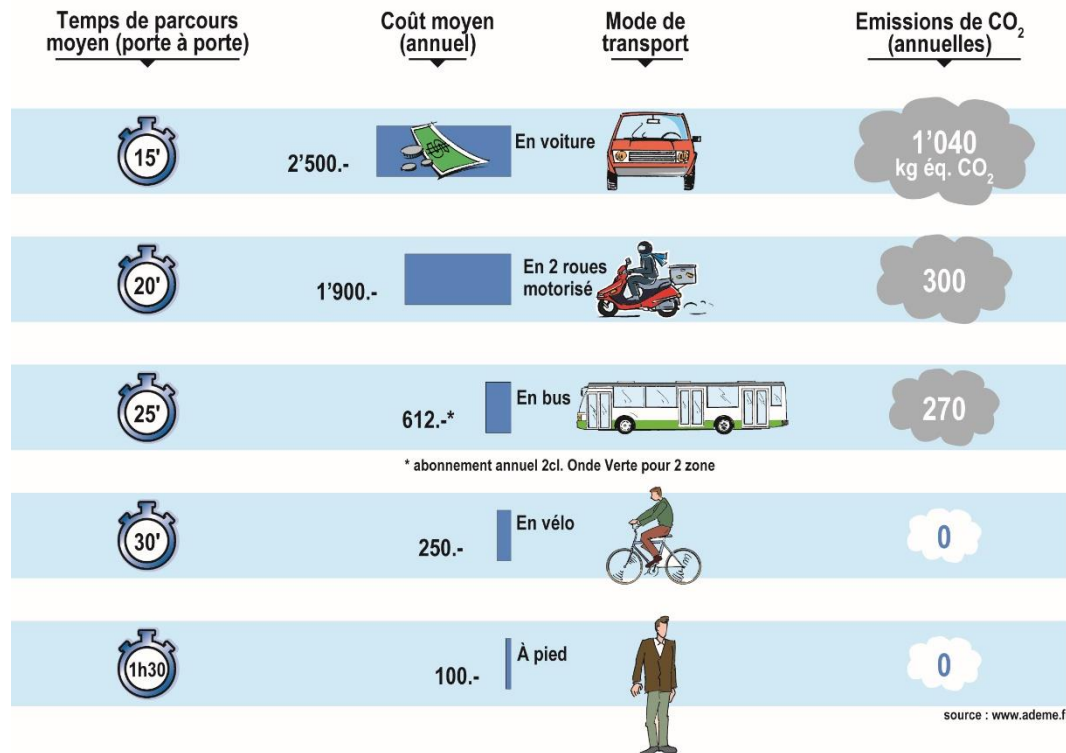
*Pour 5% de report modal vers la marche, le vélo...
... diminution d'environ 1% du taux d'absentéisme!*

Les avantages de la démarche

1 Pour les collaborateurs :

- 2 ■ amélioration de l'équité entre les collaborateurs (parking gratuit = subventionnement caché)
- 3 ■ garantie de trouver une place de **stationnement** pour ceux qui en ont le plus besoin
- 4 ■ **réduction du stress et des accidents** liés aux déplacements (valorisation du temps de trajet)
- 5 ■ **réduction des coûts** liés aux déplacements (via changement de mode et/ou subventions)
- Effet démultipliant : **modification des habitudes** de déplacement (mobilité plus durable) également en dehors du travail (pour les loisirs par ex)

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



Gagner du temps ou mieux l'exploiter !

Les avantages de la démarche

1

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

2

- accessibilité client / visiteur à l'entreprise facilitée

3

- réduction de la pollution de l'air, du bruit et des accidents à une échelle locale et régionale (amélioration des «rapports de voisinage»)

4

- réduction de la congestion des voies de circulation en heures de pointe

5

- contribution à la diminution des coûts de la santé

Comment transporter 35 personnes ?



Congestion du trafic



Conducteurs sans voiture



Le Bus invisible



Trafic fluide



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

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5

5. Cas pratique

Un plan de mobilité pour l'EPFL ?

Comment procéder ?

1

Travail pratique (par groupe de deux) :

2

3

1. Evaluer les différents **types d'usagers** fréquentant le campus de l'EPFL

4

- brève description, contraintes horaires, évolution des courbes de présences simultanées

5

2. Evaluer l'**accessibilité multimodale** du campus de l'EPFL

- potentiels (avantages) et contraintes du site en termes d'accès multimodal

3. Estimer la **part modale actuelle** des collaborateurs et des étudiants de l'EPFL

- % approximatif d'utilisation des différents modes de transport (en distinguant collaborateurs/étudiants) → comment pourriez-vous obtenir ces informations ?
- Expliquez les éventuelles différences entre les parts modales de ces 2 catégories d'usagers

4. Imaginer un **plan de mobilité** avec le bon mélange de mesures complémentaires

- l'équilibre entre la «carotte» (mesures push) et le «bâton» (mesures « coercitives »)
- quel degré de difficulté de mise en œuvre et quels effets attendus de ces mesures ?



ÉCOLE POLYTECHNIQUE
FÉDÉRALE DE LAUSANNE



Villes et Transports

EPFL
Génie Civil

Responsable du cours:
Franco Tufo, Ingénieur Transports EPFL
franco.tufo@epfl.ch ■