

**Cher lecteur,**

La majorité des travailleurs font la navette quotidiennement entre leur domicile et leur travail. Les grandes entreprises accueillent des centaines de personnes en l'espace de quelques heures. Il est évident que le trafic des navetteurs représente une importante part du trafic quotidien, part qui est extrêmement répétitive et prévisible et qui comporte donc un haut potentiel pour un changement de comportement. D'autre part, les entreprises ont des lignes de communication directes avec tous leurs employés. Pour toutes ces raisons, il est crucial pour les villes et municipalités de faire de leurs commerces locaux des alliés pour leurs stratégies de mobilité durable. Depuis notre dernier e-update sur les [Plans de Déplacements d'Etablissement](#), de nombreuses nouvelles initiatives ont été entreprises et de nouveaux résultats ont été publiés. Il est donc temps pour un nouvel (e-)update !

## Plans de déplacements d'entreprise



Source: [www.eltis.org](http://www.eltis.org)

L'instrument central pour coordonner des actions de mobilité durable dans une entreprise est le plan de déplacements d'entreprise (également souvent appelé un plan de mobilité). Il est souvent coordonné par un corporate mobility manager et parfois accompagné de plans de déplacements personnalisés pour les employés individuels (voir notre [e-update précédent](#)). Le projet européen COMMERCE a produit bon nombre de [directives](#) pour la planification des déplacements d'entreprise.

Bien trop souvent, les entreprises tentent de mettre en œuvre des mesures isolées, par ex. du covoiturage, simplement pour en conclure que cela ne fonctionne pas. Seul un bon mélange de différentes mesures stimulatrices et coercitives - 'carottes' et 'bâtons' - auront un impact significatif sur le comportement de mobilité.



Photo offerte par [Mobiel 21](#)

### Carottes...

Les incitants financiers sont probablement les carottes les plus 'savoureuses'. Un incitant très puissant est la **prime exempte de taxes pour les trajets à vélo entre le domicile et le travail** telle qu'elle existe en Belgique, aux Pays-Bas et au Royaume-Uni. L'année dernière, le gouvernement français a mené un [projet pilote](#) afin d'expérimenter ce type de prime. [Les résultats préliminaires](#) montrent qu'une prime de €0.25/km permet d'augmenter la part modale du vélo de 50 %. Le 1er juillet de cette année, le gouvernement a instauré une obligation légale pour les entreprises de rembourser (une partie) des coûts des trajets à vélo, mais il doit encore fixer le montant déductible des impôts, qui ne se situera qu'entre €0,12 et €0,15/km (Source : [Le Figaro](#)).



Photo offerte par le [projet MOBI](#)

L'entreprise autrichienne [Omicron](#) (vidéo en allemand, avec sous-titres anglais) a introduit un système **d'Ecomiles**. Les employés participants reçoivent des points pour leurs trajets domicile-travail durables et pour ne pas avoir utilisé de places de parking. Ils peuvent échanger ces points contre des bons d'achats d'articles de sport ou de santé.

Aux Pays-Bas, plusieurs projets ont proposé une récompense financière allant jusqu'à €100 par mois pour les personnes qui évitent de prendre leur voiture pendant les heures de pointe, souvent dans le contexte de grands travaux routiers. Et cela a marché: le projet [Spitsvrij](#) (lien en néerlandais) par exemple a permis de retirer quelques 3.000 voitures du trafic de pointe par journée de travail. Après la fin de la durée de la récompense, les participants ont continué à éviter l'heure de pointe pour presque la moitié des trajets. L'équipe projet estime avoir économisé des coûts sociétaux d'environ 5,4 millions d'euros durant la première période d'un an et demi de mise en œuvre.

Un autre projet intitulé [Winnen van de file](#) ("Vaincre les embouteillages" – lien en néerlandais) a tenté la même approche sans incitants financiers. Ils y ont incorporé des éléments ludiques et ont récompensé leurs participants avec des points, des classements et des prix. On pouvait également gagner des points supplémentaires dans un jeu en ligne intitulé [Filevegen](#) ("Détraficateur"). La même approche ludique est en cours de développement dans le projet [MOBI](#). Leur jeu, appelé « De 5 à 4 » offre à des entreprises leur propre plateforme de jeu où les collègues peuvent former des équipes et gagner des points en remplaçant la voiture par un mode de déplacement durable pour au moins un jour par semaine. Une mascotte mignonne appelé MOBI donne des conseils pratiques et des indices motivants. Les employeurs peuvent utiliser la page analytique du site internet pour prendre connaissance du comportement de leurs travailleurs en matière de déplacements.



Photo: [Martina Nolte](#) / Licence: [Creative Commons CC-by-sa-3.0 en](#)

Outre l'incitation à utiliser des modes de déplacements plus durables, les entreprises peuvent également réduire le nombre de déplacements nécessaires au moyen du **télétravail et des téléconférences** (voir notre [e-update sur les nouvelles manières de travailler](#)) ou éviter les déplacements pendant les heures de pointe par des **horaires de travail plus flexibles**. Par exemple, le [Travel Smart Pilot Programme](#) (2012-2014) à Singapour a réussi à éliminer ou à déplacer 12% du trafic d'heure de pointe en introduisant le télétravail et les horaires flexibles, des billets d'essai et des récompenses pour l'utilisation des TC avant les heures de pointe, ainsi que par des événements comme le yoga matinal et les cours de fitness en ville.

#### ... et les bâtons

Outre les incitants pour l'utilisation des modes de déplacement durables, il est sage d'instaurer des moyens de dissuasion de l'utilisation de la voiture individuelle. En août 2011, l'Administration Norvégienne des Voiries Publiques (NPRA) a introduit le paiement de 3 euros par jour pour les employés qui utilisent le parking. Au printemps 2012, la part des automobilistes était tombée de 35 % à 27 % et l'utilisation des transports publics avait augmenté de 39 % à 44 %. Cependant, il y avait une légère augmentation d'utilisation des parkings dans d'autres zones non payantes, passant de 2 % à 6 % ([TØI rapport 1225/2012](#) - en norvégien). Les recettes provenant des parkings payants ont été partiellement utilisées pour des pass mensuels gratuits pour les transports publics, décernés aux employés comme prix d'une loterie mensuelle. Avec le temps, l'attitude des employés vis-à-vis des parkings payants s'est améliorée.

Les réductions de capacités de parkings sont également de puissants dissuasifs. Souvent, le déménagement vers un nouveau site est l'occasion parfaite pour réduire les parkings et donc l'utilisation de la voiture. Quelques exemples :

- **GDF Suez** à Bruxelles: lorsque GDF Suez a déménagé plusieurs équipes de 16 sites différents vers un bâtiment central, elle a introduit le programme 'Let's Choose'. En introduisant un **budget mobilité** (dans ce cas appelé un 'plan cafétéria') pour les employés qui ont consenti à céder leur place de parking, ils ont réalisé une diminution de 64% de l'utilisation de la voiture.
- le **site du campus de l'Université de Chalmers** à Gothenburg, Suède: les développeurs ont planifié une augmentation de 4000 à 8000 employés et la municipalité leur a interdit d'augmenter le nombre de places de parking.
- **Zurich Insurance**, Suisse: ils ont construit le nouveau bâtiment SkyKey avec 75% de places de parking en moins par rapport aux anciens sites, ce qui conduit à une réduction de 76% de l'utilisation de la voiture. Dans le concept SkyKey, la mobilité s'intègre sans coutures dans l'efficacité énergétique et la santé, les trois pierres angulaires d'un bâtiment de bureau durable.

## Pourquoi les entreprises se préoccupent-elles de la planification des déplacements ?

La pression résultant du besoin de parking ou d'autres problèmes de mobilité est un motivateur puissant. Les autres raisons sont les réductions de frais ou l'objectif d'avoir des employés en meilleure santé et moins d'absentéisme.

Cependant, un projet à Utrecht, aux Pays-Bas, a montré que la plupart des entreprises ont adhéré pour des raisons de mobilité (Source : [Jos Hollestelle, & Morgen](#)). Beaucoup d'entreprises souhaitent avoir une image de marque verte, montrant qu'elles ne sont pas seulement responsables des problèmes de circulation, mais qu'elles font également partie de la solution. [La responsabilité sociétale de l'entreprise](#) est devenue un élément essentiel des stratégies de management des entreprises.

Cette tendance a conduit à la prolifération des labels, certifications et normes écologiques (voir par exemple [Ecolabel Index directory](#)). Le projet Moma.BIZ (2010-2012) a suivi cette tendance en créant le **label de mobilité** pour évaluer la performance des zonings ou entreprises individuelles en termes d'options pour les déplacements des employés. L'évaluation est basée sur une check-list que les entreprises complètent en ligne.

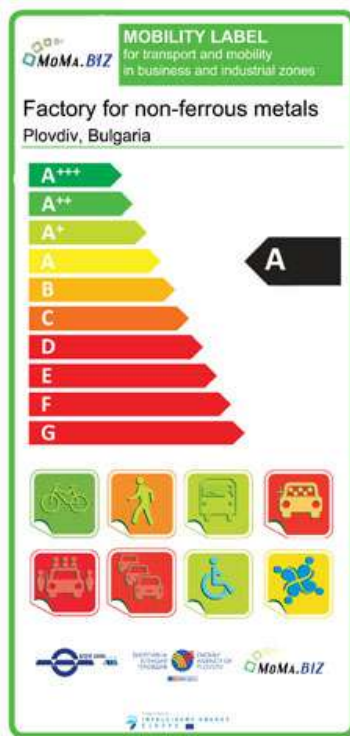


Image offerte par le projet [MoMa.BIZ](#)

## Motiver les entreprises par la régulation



Source: [www.eltis.org](http://www.eltis.org)

Ce qui motive le plus les entreprises à s'occuper de la gestion de la mobilité est évidemment l'obligation d'établir des plans de déplacements d'entreprise. En [Région de Bruxelles-Capitale](#) en Belgique, chaque entreprise comptant plus de 100 travailleurs doit établir un plan de déplacements d'entreprise tous les trois ans, avec un diagnostic, un plan d'actions, du monitoring et une évaluation. Pour le diagnostic, ils ont créé un [site internet](#) (en néerlandais et en français) où les employeurs peuvent facilement créer une enquête en ligne sur le comportement de mobilité et générer un rapport qui compare les résultats de l'entreprise à ceux d'autres entreprises (la ville d'Helsinki a fait quelque chose de similaire avec leur [Commuting Calculator](#)). Quant au plan d'actions, il y a plusieurs actions obligatoires : désignation d'une personne de contact, communication sur le plan de déplacements, organisation annuelle d'évènements de sensibilisation, mise à disposition d'informations à jour, mise à disposition d'un plan d'accessibilité multimodal, encouragement de l'utilisation des transports publics, installation d'un abris sécurisé pour vélos, prise en compte du score écologique lors de l'acquisition ou du leasing de véhicules et préparation d'un plan d'actions spécifique pour les pics de pollution.



Photo offerte par [Mobiel 21](#)

En Italie, les entreprises et institutions comptant plus de 300 travailleurs sont obligées de désigner un mobility manager et de développer un plan de déplacements depuis 1998. En 2000, la fonction d'area mobility manager fut créé pour soutenir les mobility managers des entreprises. ([EPOMM mobility management monitor for Italy, 2011](#))

La plupart des villes ont des normes minimales pour la construction d'espaces de parking dans les nouveaux bâtiments de bureaux. Cependant, elles devraient également introduire des plafonds et permettre aux développeurs de rester sous ce maximum via une « compensation » ou la mise à disposition d'alternatives de gestion de mobilité. Des exemples récents sont notamment le [COBRACE](#) contesté à Bruxelles et les normes renforcées en matière de parkings vélos à [Londres](#). Pour plus d'informations sur le parking et les nouveaux développements, voir nos e-updates sur [l'aménagement du territoire](#) et [la gestion du stationnement](#).

## Taxes

Si le cadre national le permet, les villes et municipalités peuvent octroyer une réduction fiscale aux entreprises qui établissent un plan de déplacements, ou elles peuvent lever des impôts sur les places de parking rendues disponibles pour les travailleurs. Des expériences comme [l'impôt parking à Nottingham RU](#) montrent que les incidences potentielles sur les quartiers environnants doivent être prises en compte lorsqu'on introduit ce type de taxe.

Au niveau national, une importante entrave au changement de comportement des navetteurs est la sous-taxation des voitures de société, pratique très commune en Europe (voir [l'étude de la Commission européenne de 2010](#) ou [le rapport de l'OCDE de 2014](#)). En effet, les



Source: [www.eltis.org](http://www.eltis.org)

automobilistes conduisant des voitures de société parcourent plus de kilomètres que les autres travailleurs et sont moins enclins à changer leur comportement.

## Offres spéciales

A **Stuttgart**, Allemagne, beaucoup d'entreprises entament la planification des déplacements d'entreprises via le 'Job ticket', un abonnement annuel pour les travailleurs. Lorsqu'un employeur contribue au moins €10 au 'Job Ticket', ce dernier devient 10 % moins cher qu'un abonnement annuel ordinaire. Sans la contribution, le Job ticket est seulement 5 % moins cher.

## Campagnes et sensibilisation



Photo offerte par le [Projet Bike2Work](#)

Evidemment, la Journée annuelle sans Voiture organisée au niveau européen pendant la **Semaine européenne de la Mobilité** est une formidable occasion pour sensibiliser les entreprises et les navetteurs des villes. Mais beaucoup de villes, régions ou pays ont également développé leurs propres campagnes. Voir par exemple :

- Le projet **Pro Motion to Work!** à Turku, Finlande, visant à augmenter les niveaux d'activité physique
- La campagne vélo conjointe de **Lund et Malmö** en Suède avec leurs municipalités environnantes
- La campagne Bike to Work **au Danemark**
- La journée annuelle **Cycle to Work** au RU
- Beaucoup de ces campagnes se trouvent sur le site internet [bike2work](#), créé par le projet bike2work, un projet UE visant à promouvoir les programmes Bike2work et à échanger les enseignements de ces programmes



Photo offerte par la Région de Bruxelles-Capitale

On a la preuve que le pudding est bon quand on le mange. Surtout les tours d'essai à vélo sont très convaincants (voir le manuel [GoPedelec](#) p.50). C'est pourquoi certaines municipalités ont acheté une flotte de test afin de la prêter à des entreprises Quelques exemples :

- la **Testkaravaan** (lien en néerlandais) dans la province belge de Flandre occidentale, qui comprenait des vélos, des vélos électriques, des vélos cargo, des vélos pliables, des remorques de vélos, des billets d'essai pour le train et le bus, des billets de partages de vélos et de la promotion du covoiturage.
- le **Bike Project** (lien en français et en néerlandais) en Région de Bruxelles-Capitale, qui offre un avis d'expert à des entreprises qui veulent promouvoir les déplacements à vélo pour leurs travailleurs. Les entreprises reçoivent une flotte de vélos d'essai pour deux ou trois semaines, une formation sur la conduite d'un vélo en ville, des itinéraires personnalisés et des ateliers de sensibilisation.
- le projet **Test an e-bike** au Danemark.

Lisez ces [9 conseils pour organiser des événements 'Try-a-bike'](#) pour démarrer.

## Organiser et soutenir



Photo: Ralph Hollenstein - Pedal Piraten e.U. ©

Les villes peuvent également aider les entreprises à rendre leur mobilité plus verte :

- en promouvant et en facilitant le **partage de parkings**;
- en promouvant et en facilitant les services de courrier et axes de consolidation de marchandises à vélo pour des livraisons plus efficaces (par ex. [Bentobox](#) à Berlin)
- Organiser des réseaux d'entreprises voisines autour du thème de la mobilité ou plus généralement, ex. **R10 à Rotterdam** (lien en néerlandais), ou "**Wirtschaft MOBIL**" (lien en allemand) à Vorarlberg, Autriche.
- Organiser des échanges de connaissances et des formations. Par exemple la Région de Bruxelles-Capitale organise un Salon annuel de la Mobilité durant lequel les entreprises peuvent échanger des expériences, découvrir de bonnes pratiques d'autres entreprises

et en savoir plus sur l'offre en services de mobilité dans la région. Elle organise également une formation de 6 jours de « Mobility Manager ». En Flandre, Belgique, un [réseau de mobility managers d'entreprises](#) (lien en néerlandais) se réunit chaque semestre et échange des connaissances dans un groupe LinkedIn.

## Programmes nationaux pour la gestion de la mobilité dans les entreprises



Optimisation de l'utilisation aux Pays-Bas



Travail intelligent en Finlande

Un programme national crée une continuité et des efforts plus systématiques. Encore quelques exemples :

- En Belgique, les entreprises comptant plus de 100 travailleurs ont l'obligation légale de compléter le diagnostic trisannuel '[Diagnostic des déplacements des travailleurs entre leur domicile et leur lieu de travail](#)' (lien vers l'étude en néerlandais et en français). Cela permet au gouvernement d'acquérir de très bonnes connaissances sur les statistiques des déplacements domicile-travail, mais aussi sur l'efficacité des mesures de gestion de la mobilité ( voir [ECOMM 2013 présentation par Sarah Martens](#)).
- Le Gouvernement régional de Flandre a un [fonds déplacements domicile-travail](#) (lien en néerlandais) qui subsidie les entreprises qui réalisent des mesures de mobilité durables. Les provinces ont chacune leur centre de mobilité qui effectue un 'scan de mobilité' gratuit pour les entreprises qui s'engagent à mettre en œuvre au moins une de ces mesures proposées.
- La Région métropolitaine [Francfort/Rhin-Main](#) , Allemagne, a un programme qui vise à soutenir les staff d'entreprises qui analysent leurs besoins spécifiques de mobilité et définissent des mesures appropriées durables. Un certificat leur est alors délivré par la chambre locale du commerce.
- Depuis ces sept dernières années, le Gouvernement néerlandais réfléchit à l'introduction d'un système de points pour forcer les entreprises comptant plus de 50 travailleurs à prendre des mesures de gestion de mobilité. Cependant, la décision a été reportée de nombreuses fois, car les efforts volontaires des entreprises augmentent quand même, notamment par le programme "[Optimising use](#)".
- Dans le cadre de l'optimisation de l'utilisation, le Gouvernement néerlandais a offert un soutien aux entreprises moyennes (25 à 250 travailleurs) via un système de titres de mobilité : une subvention de €1.500 pour aider à trouver les opportunités et une seconde subvention de €4.500 pour soutenir le développement et la mise en œuvre des mesures les plus prometteuses. ([Rapport d'Evaluation](#) – en néerlandais)
- Le programme [klimaaktiv mobil](#) en Autriche a soutenu 4.200 entreprises dans la mise en œuvre de projets de mobilité écologique. Les entreprises qui réduisent leurs émissions de CO2 grâce à leurs projets se voient décerner le titre de 'klimaaktiv mobil partner project' par le Ministre de l'Environnement. Voir aussi [mobilitaetsmanagement.at](#) (lien en allemand).
- En Finlande, un nouveau site internet, [www.fiksustitoihin.fi](#) (lien en finnois), sensibilise à la gestion de la mobilité en entreprise et aide les entreprises à entamer le processus. Il s'agit d'une initiative conjointe d'acteurs provenant des domaines de la santé, de la sécurité, de l'environnement et des transports, de sorte que tous les points de vue sont inclus dans les informations présentes sur le site.
- [Smarter Travel Workplaces](#) est un programme de sensibilisation public en Irlande travaillent avec de grands employeurs pour mettre en œuvre des plans de déplacements d'entreprise volontaires.

## Conclusion



Photo offerte par [Mobiel 21](#)

Il est certain qu'une bonne infrastructure vélo et des transports publics de qualité sont des conditions nécessaires pour que les plans de déplacements d'entreprise soient effectifs. Mais il y a beaucoup d'autres choses que les autorités publiques peuvent faire pour encourager et soutenir les entreprises dans leur recherche de plus de mobilité durable. Le simple fait de promouvoir une approche de planification des déplacements d'entreprise ne requiert pas d'investissements ou de technologies complexes et peut avoir un impact significatif sur le comportement de déplacement.

## Bibliographie

- [EPOMM e-updates](#) précédents
- CIVITAS Training on Company Mobility Management, 9 Oct 2015, [Training Resource Pack](#)

- [Eltis case studies](#)
- Transport à Londres : [Business Travel Guides](#)
- [Making travel plans work. Lessons from UK case studies.](#)
- National Transport Authority Ireland: [Workplace Travel Plans. A Guide for Implementers](#)
- MoMa.biz: [Boxed Solutions Guide](#) for business and industrial zones.
- Travel Plan Plus: [Local Travel Plan Networks: a practical guide to implementation.](#)
- [Evidence](#) database on site-based travel plans (inscription requise).
- ["Tax treatment of employer commuting support: an international review"](#)
- Pour les membres actifs et premiums de Allinx: webinar recordings
  - [Mobility Management for Employers](#) par Jesper Johansson (Tyréns AB)
  - [How to form successful alliances with companies](#) par Jos Hollestelle (&Morgen)
- Bonnes pratiques:
  - Gagnants des [PEWTA awards](#) 2008-2010
  - YouTube channel of the [Alpstar project](#) (vidéos en allemande avec sous-titres anglais)
- Centre de recherches sur les transports: [Effective transport policies for corporate mobility management](#) (2010)
- The [TDM Handbook](#) by the Victoria Transport Policy Institute in Canada
- [Toolbox for mobility management measures in companies](#) (2000)
- Livre Cerema sur le télétravail : [Management de la mobilité et travail à distance](#)

## Evènements à venir

- **INTERMODES Visite d'étude à Porto**  
10-11 décembre 2015 – Porto, Portugal  
<http://www.intermodes.com/en/European-Club-of-intermodal-regions-and-cities>
- **STARS, MOBI and PTP-Cycle Final Conference**  
18 février 2016 – Bruxelles, Belgique  
[www.eltis.org](http://www.eltis.org)
- **3rd EU Conference on SUMP**  
12-13 avril 2016 – Brême, Allemagne  
[www.epomm.eu/endurance](http://www.epomm.eu/endurance)
- **20th European Conference on Mobility Management**  
1-3 juin – Athènes, Grèce  
[ecomm2016.com](http://ecomm2016.com)  
[call for presentations](#)

