

Atelier 16

Maîtrise de la mobilité et réduction des consommations énergétiques

Maxime JEAN, CERTU

Le management de la mobilité : concept, enjeux, outils

Le concept

Le management de la mobilité « Mobility Management » ou « Travel Demand Management, TDM » naquit aux Etats-Unis avec les restrictions de carburant au cours de la 2nde guerre mondiale. Depuis, de nombreuses agglomérations ont mis en œuvre des mesures physiques, de régulation et de tarification des infrastructures de voirie et de stationnement pour maîtriser le trafic, et particulièrement l'utilisation de la voiture particulière. L'accent est aujourd'hui porté sur l'encouragement au changement d'habitudes de déplacements.

Les actions de management de la mobilité s'organisent autour de trois familles : les synergies entre planification urbaine et gestion des déplacements et du stationnement, la mise à disposition de l'information aux voyageurs et transporteurs de marchandises pour améliorer leurs déplacements et enfin, les actions de sensibilisation/marketing pour influencer des publics cibles dans leur choix de déplacement en faveur du mode de transport le plus durable.

Le dispositif légal et réglementaire définit les objectifs de management de la mobilité sur l'ensemble du territoire, objectifs qui sont déclinés par le plan de déplacements urbains (PDU) au niveau des bassins de vie. Les plans de mobilité – des « micro-PDU » à l'échelle des établissements– répondent au besoin de concilier les flux de déplacements quotidiens du site d'emploi ou de visite et le développement durable.

Les enjeux

Grâce à la mise en œuvre d'actions de management de la mobilité, la collectivité publique bénéficie d'économies diverses dues à la réduction des coûts externes du trafic automobile sur la santé, la consommation d'énergie et l'environnement ; ces actions peuvent conduire à une réduction des coûts d'aménagement et d'exploitation des infrastructures routières. En outre, l'augmentation de l'utilisation des services de transport public rationalise les investissements publics pour leurs infrastructures, leurs matériels et leur exploitation.

Pour les employeurs et gestionnaires d'activités, le management de la mobilité des personnels, visiteurs et autres usagers rationalise les charges d'investissement et d'exploitation du site comme celles liées à la propriété foncière des surfaces de stationnement et leur coût de maintenance lorsque ces surfaces sont réduites au profit d'installations de production, celles liées au parc de véhicules de service, de fonction ou de livraison, ou encore celles dues au titre des cotisations « accident de trajet ». De plus, des bénéfices indirects apparaissent dans le domaine social : image externe de l'établissement du fait de son engagement citoyen, dialogue employeur-employés renoué du fait de la participation de ces derniers au projet de plan de mobilité.

Pour les usagers, leurs dépenses liées aux déplacements quotidiens peuvent être considérablement réduites s'ils utilisent les modes de transport durables. Le management de la mobilité constitue aussi un facteur de meilleure équité sociale dans les déplacements. Enfin, la pratique régulière de la marche ou du vélo apporte un bénéfice pour la santé qui est aujourd'hui clairement établi par le corps médical.

Les outils

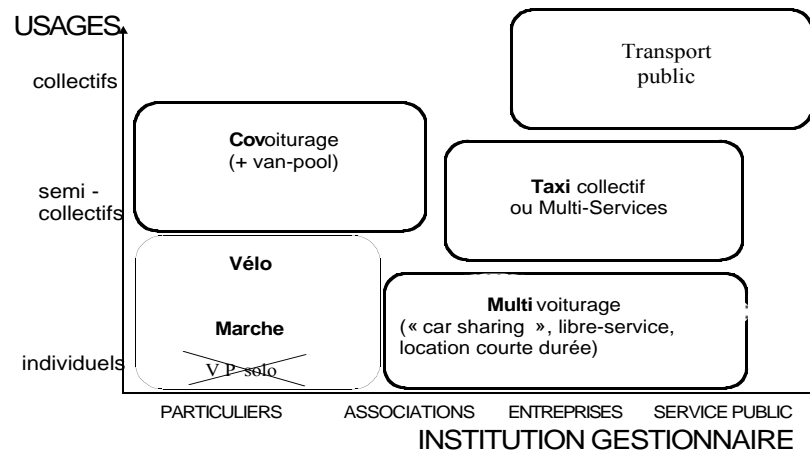
Le PDU

Pour mémoire (abordé dans l'atelier 4).

Le plan de mobilité

C'est la « mise en œuvre dans un établissement employeur ou gestionnaire d'activités un ensemble cohérent d'actions destinées à inciter les salariés et autres usagers -visiteurs, étudiants, clients, etc.- à réduire leur utilisation individuelle de la voiture au profit des autres modes ou usages. Les livraisons et

enlèvements de marchandises sont aussi concernées par ces actions ». le plan doit préciser ses objectifs quantifiés et planifiés, ses moyens à mettre en œuvre, son budget et son mode de suivi et d'évaluation. Ce type de démarche est répandue aux Pays-Bas, qui comptent aujourd'hui des « transport plans » par milliers après une décennie d'actions d'encouragement. L'objectif à court terme du gouvernement est de voir toute entreprise de plus de 50 salariés se doter d'un plan de mobilité. En France, envisager que tout établissement de plus de 500 employés ou usagers se dote d'un plan bien construit serait déjà ambitieux. Les différents modes de transport ou usages « citoyens » :



Les éléments de méthodologie

L'analyse du contenu « management de la mobilité » des PDU par le CERTU a montré que les mesures d'encouragement aux établissements employeurs ou gestionnaires d'activités à participer à la maîtrise de la mobilité automobile est assez peu développée dans les PDU approuvés ou arrêtés à ce jour. La méconnaissance des concepts et des enjeux du management de la mobilité ainsi que l'absence d'outils méthodologiques pourraient constituer une explication à ces carences.

Des guides méthodologiques existent en langue anglaise. Élaboré récemment dans le cadre d'un projet européen, un site Internet d'assistance et d'aide à la décision pour les employeurs qui souhaitent développer un plan de mobilité en interne est disponible en français (www.toolbox.be). L'ADEME pilote actuellement la rédaction d'un guide destiné aux établissements qui devrait être publié prochainement. La DTT et le GART ont confié au CERTU l'élaboration d'un guide destiné au conseil en mobilité : sa publication est programmée pour 2002.

Le réseau d'acteurs

En Europe, EPOMM la plate-forme européenne pour le management de la mobilité (www.epomm.org) a pour objectif le développement de ces pratiques en Europe et en particulier l'harmonisation du développement des actions dans les différents pays de la communauté et des pays accédants. EPOMM s'appuie sur un réseau de relais nationaux –les « national focal points, NFP »- pour alimenter d'exemples la plate-forme, fédérer les actions et disséminer l'information au niveau national. Le CERTU, NFP pour la France, est aussi chargé de constituer et de faire vivre la base de donnée des acteurs intervenants dans ce domaine : autorités organisatrices des transports chargées de constituer le service de conseil en mobilité, autres institutions publiques nationales ou territoriales, bureaux d'études, représentants d'employeurs et d'usagers, etc.

Maxime JEAN, CERTU
Tel : 04 72 74 58 36
Maxime.jean@equipement.gouv.fr

Atelier 16**Maîtrise de la mobilité et réduction des consommations énergétiques**

Sabine ZIEGLER, Mobility CarSharing

**Les systèmes de véhicules individuels à usage partagé :
l'exemple suisse d'auto-partage****Mobilité combinée – en voiture s.v.p. !**

La mobilité moderne a un nom : Mobility CarSharing. Le CarSharing représente la troisième voie entre la possession d'un véhicule privé et le fait de ne disposer d'aucun véhicule. Ce concept est simple : Vous choisissez votre véhicule, le réservez 24 heures sur 24 et en prenez possession à votre guise en utilisation libre – si besoin est en combinaison avec les transports publics.

De plus en plus de personnes découvrent les avantages d'une mobilité combinée qui allie de manière judicieuse les transports publics et les transports individuels. La mobilité combinée signifie utiliser le train pour de longs trajets, et pour les courts le bus, le tram, ou le vélo. Et lorsque cela n'est pas possible – en dehors des localités ou des horaires desservis par les transports publics – utiliser un véhicule Mobility. Depuis 1998, nous avons conclu des accords de partenariat avec les CFF ainsi qu'avec 13 autres entreprises de transports publics – comme par exemple les VBZ de Zurich. Ces accords permettent aux utilisateurs Mobility l'accès à un réseau de plus en plus dense de mobilité combinée, et ceci à des tarifs préférentiels.

Offre variée de véhicules

Les personnes habitant les villes et les agglomérations sont celles qui profitent le plus de l'offre de CarSharing. Ces personnes peuvent en effet profiter d'un réseau de transports publics dense, et peuvent se déplacer à pied ou à vélo. Pour les besoins en mobilité qui ne peuvent pas être satisfaits par ces différents moyens de transport, Mobility entre en scène. Plus de 43 000 membres de Mobility peuvent en effet disposer 24 heures sur 24 d'une palette variée de 1 600 véhicules, répartis sur quelque 850 emplacements dans toute la Suisse. Et l'offre ne cesse de s'étendre, aussi bien en nombre qu'en variété de véhicules à disposition. Récemment, la flotte Mobility a été étoffée de 75 véhicules, qui sont les voitures de série les plus économiques produites actuellement – la VW Lupo 3l. L'intérêt pour le concept de mobilité combinée croît d'une manière constante. Le taux de croissance impressionnant de Mobility en est l'indication tangible (voir annexe).

Réserver, rouler, payer

Une fois que vous êtes membre de Mobility, le système est tout ce qu'il y a de plus simple: vous décidez quel véhicule correspond le mieux à vos besoins du moment – un petit véhicule de ville, un break spacieux, un monospace, ou même un cabrio ou une VW Beetle. Vous pouvez effectuer vos réservations 24 heures sur 24 via notre centrale téléphonique, notre serveur vocal automatique ou par internet. Vous allez chercher ensuite votre véhicule – à n'importe lequel des 850 emplacements Mobility répartis dans toute la Suisse – et ceci pour toute la durée que vous avez préalablement réservée. Vous recevez périodiquement une facture détaillée. Tout est compris dans les tarifs d'utilisation : l'essence, l'entretien, les réparations, les assurances, les services, les taxes, la place de parking, etc.

Encore plus efficace avec le nouvel ordinateur de bord

D'ici à la fin de l'année 2001, toute la flotte de véhicules sera équipée du nouveau système d'ordinateur de bord – développé et testé par Mobility. Ce système avec carte à puce permettra un accès encore plus aisé et rapide aux véhicules. En effet, un simple contact de la carte avec le véhicule et celui-ci est déverrouillé et prêt à partir. Les diverses données comme le nombre de kilomètres effectués ou le nombre d'heures d'utilisation sont saisies automatiquement par l'ordinateur et transmises directement à la centrale. Ce système permet une facturation plus simple et plus rapide. Depuis le début de cette année 2001, les 2/3 de la flotte Mobility sont équipés de ce système.

Mobility CarSharing – la mobilité avantageuse

Le véhicule – réservé par téléphone ou par Internet – coûte entre 35 et 85 centimes par kilomètre selon la catégorie et entre fr. 2,55 et fr. 2,70 par heure (fr. 4,20 pour une camionnette). L'essence est comprise dans les prix. Les heures sont à un tarif réduit entre 23 heures et 7 heures du matin. La cotisation annuelle pour adhérer à Mobility se monte à fr. 250.– et peut être réduite à fr. 150.– si l'on est en possession d'un abonnement des CFF ou de l'une des 13 entreprises de transports publics partenaires, ou alors en tant que coopérateur Migros. Les personnes en possession d'un abonnement général des CFF ne paient quant à elles que fr. 111.– de cotisation annuelle. Le CarSharing est avantageux dans de nombreux cas de figure. Grâce à la combinaison de Mobility et des transports publics, l'on peut par exemple économiser jusqu'à fr. 3'000.– par année pour un déplacement global de 15 000 kilomètres annuels. Ceci sans compter le temps du trajet qui devient disponible pour travailler, se reposer ou pour s'amuser en famille lors des déplacements avec le train.

Potentiel d'économie également pour les entreprises

Il est également possible grâce au CarSharing de réaliser des économies substantielles dans le cadre des déplacements d'entreprise. 800 entreprises ou administrations le prouvent déjà en utilisant les services de Mobility pour leurs déplacements professionnels – tels par exemple les services administratifs du canton de Lucerne (1 200 collaborateurs) ou la coopérative Migros à Zurich (73 000 collaborateurs). Le Business CarSharing permet ainsi aux employés des entreprises de profiter des avantages de la mobilité combinée également pour leurs déplacements professionnels, ceci tout en soulageant leur société des frais liés à l'achat et à l'entretien de tout un parc de véhicules.

Eco-bilan positif

L'éco-bilan établi au mois d'avril 2000 sur demande de Mobility par Rainer Mertens, membre de l'association professionnelle travail et environnement (FAU) de Suisse orientale, souligne les effets positifs du CarSharing. Tous les moyens de transports ont été passés à la loupe. Le résultat est probant : la flotte de véhicules Mobility arrive en deuxième position – juste derrière les trains directs, mais devant les transports régionaux et les véhicules privés – en ce qui concerne la faiblesse de l'impact exercé sur l'environnement par kilomètre et par personne. De plus, le fait qu'une personne adhère au principe du CarSharing fait qu'elle utilisera de moins en moins un véhicule individuel – ceci au profit de l'utilisation des transports publics. Avec le CarSharing, il serait possible de diminuer l'impact sur l'environnement de 20 % – sans pour autant diminuer la mobilité individuelle de chacun.

Enorme potentiel de croissance

Le potentiel du nombre d'utilisateurs du CarSharing en Suisse se monte, selon l'enquête effectuée par le programme fédéral Energie2000, à au moins 600 000 personnes. Avec le développement de nombreuses coopérations – avec des entreprises de transports publics, avec le leader du commerce de détail Migros, avec l'entreprise de location de voitures Hertz, ainsi qu'avec de nombreuses entreprises utilisatrices du CarSharing – nous avons pu compter jusqu'à ce jour avec une croissance exemplaire. Grâce à l'amélioration permanente de l'offre des transports publics et de l'offre Mobility, ainsi que grâce à une évolution des mentalités dans une grande partie de la population suisse, le concept de mobilité combinée devrait dans le futur continuer sa fulgurante ascension, et gagner en importance et en notoriété.

Mobility CarSharing Suisse – Portrait

Mobility CarSharing Suisse a son siège social à Zurich, son siège principal à Lucerne, et deux agences régionales à Genève et Zurich. Mobility CarSharing Suisse a été fondée en 1997, et est issue de la fusion des deux prestataires d'auto-partage d'alors – les coopératives ATG AutoTeiltGesellschaft Suisse et ShareCom (toutes deux fondées en 1987). La coopérative opère dans toute la Suisse et compte actuellement plus de 42 000 membres, qui se partagent quelque 1 600 véhicules de différents types répartis sur 850 emplacements (dont 250 dans des gares CFF). Mobility a connu durant ces quatre dernières années une croissance annuelle de 8 000 membres. Elle est ainsi la plus grande entreprise de CarSharing dans le monde.

Le but que s'est fixé Mobility est de développer le concept de mobilité combinée, par l'élargissement du nombre des collaborations déjà en cours dans le domaine des transports publics, ainsi que par l'amélioration de l'offre en véhicules Mobility dans les villes et agglomérations dans toute la Suisse.

Mobility CarSharing Suisse emploie quelque 150 collaboratrices et collaborateurs ainsi que plus de 800 personnes d'une manière temporaire pour le contrôle mensuel des véhicules. Le conseil d'administration de Mobility se compose de 6 membres, qui sont tous des experts en matière de mobilité et de gestion d'entreprise. La direction générale se compose de 4 personnes, qui officient sous la présidence de Giatgen-Peder Fontana.

L'entreprise a réalisé en 1999 un chiffre d'affaire de 27 millions de francs. Ceci grâce aux quelque 23.1 millions de kilomètres parcourus par les véhicules pendant l'année – ce qui représente une distance d'environ 63 000 kilomètres par jour, soit presque le tour de la Terre.

Sabine ZIEGLER, Mobility CarSharing
Tel : +41 41 248 21 41
s.ziegler@mobility.ch

Atelier 16**Maîtrise de la mobilité et réduction des consommations énergétiques**

François LE GAL, Agence Régionale de l'Energie Ile de France

Expériences de Plans de Déplacements d'Entreprises

Les différentes expériences françaises présentées, ont été étudiées dans le cadre d'un Comité de travail réuni à l'initiative de l'ATEC (association pour le développement des techniques de transport, d'environnement et de circulation). Ces travaux participent à la réalisation du programme européen EPOMM (European Platform On Mobility Management), qui consiste à recenser les pratiques existantes de management de la mobilité, en identifiant les modalités de leur mise en œuvre et les gains escomptés en termes de maîtrise des déplacements et des consommations d'énergies correspondantes.

Parmi les 15 expériences recensées dans le cadre de cette réflexion, les structures à l'origine de la mise en place d'un plan de déplacements se répartissent pour 7 d'entre elles dans le secteur privé, 5 collectivités locales, 2 administrations et un centre hospitalier.

L'ensemble des mesures mises en place, concerne en moyenne, pour les différentes expériences considérées, un effectif de 5200 salariés.

D'une manière générale, pour les structures privées, la mise en place d'un plan de déplacements répond à la nécessité d'améliorer l'accessibilité du site de l'établissement, pour les salariés, mais également pour les fournisseurs, clients ou visiteurs. Les difficultés d'accès en transports collectifs ou en voiture particulière, les problèmes de stationnement et la rareté des espaces disponibles sont effectivement à l'origine de la majorité des mesures mises en œuvre.

La décision d'élaboration d'un plan de déplacements, pour les organismes publics, dépend majoritairement d'une volonté d'exemplarité, dans le cadre de l'application de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) du 30/12/96 et des différents Plans de Déplacements Urbains (PDU).

Pour répondre à cet objectif d'amélioration de l'accessibilité d'un site et du confort des déplacements des salariés, plusieurs catégories de mesures peuvent être élaborées :

- > certaines relèvent d'une décision de l'entreprise,
- > d'autres nécessitent une concertation avec les acteurs locaux : transporteurs, collectivités locales.

Plusieurs similitudes caractérisent les plans de déplacements élaborés dans le cadre de ces différentes expériences, permettant de fait, d'établir une méthode transposable à de nouvelles initiatives.

François LE GAL, Agence Régionale de l'Energie Ile de France
Tel : 01 53 85 61 75
f.legal@areneidf.com