

Le trafic pendulaire prend la voie des TP

En milieu urbain, chaque centimètre carré vaut de l'or. Beaucoup d'entreprises subventionnent l'abonnement de transport de leurs collaborateurs pour gagner de la place.



Texte: Michael Frischkopf
Illustrations: Patric Sandri

Ingo Pohl est ingénieur en construction chez Roche, à Bâle, et doit parcourir dix kilomètres pour gagner son lieu de travail. Un trajet qu'il fait souvent deux fois par jour à vélo. S'il opte pour les transports publics quand la météo est mauvaise, il laisse toujours la voiture au garage. Car Roche ne lui propose pas de place de stationnement sur son site.

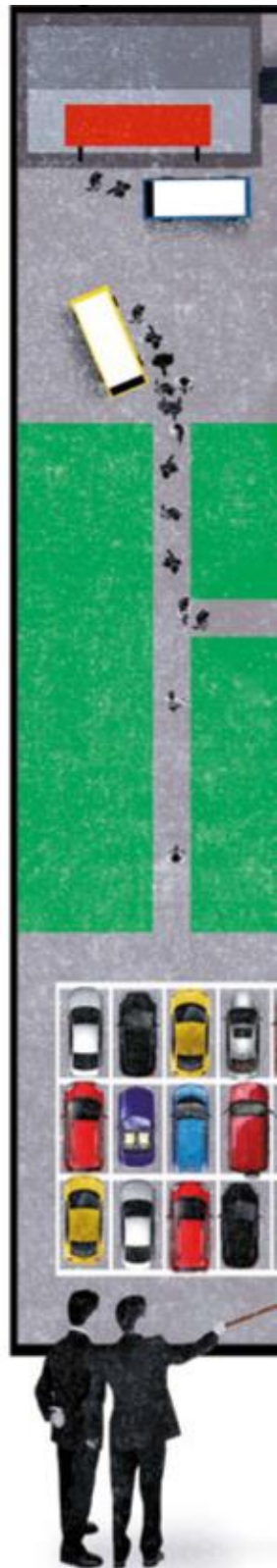
Pour avoir participé à l'élaboration du concept de mobilité de Roche à titre de chef de projet du développement du site, Ingo Pohl comprend parfaitement ce choix. «Roche souhaite s'engager en faveur de la durabilité. Or le trafic individuel motorisé constitue aujourd'hui un tiers du volume du trafic à Bâle. Un seuil critique, au vu du nombre relativement

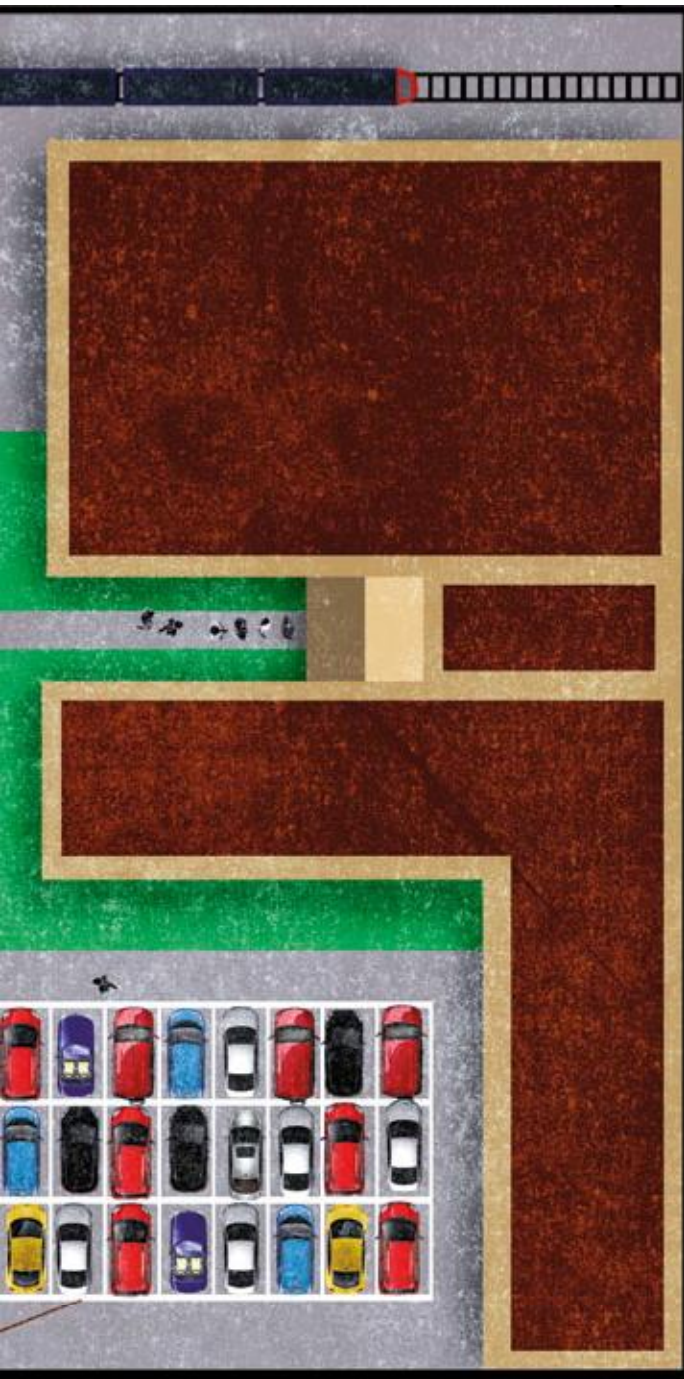
faible de places de stationnement. Nous avons donc créé un modèle de temps de trajet et misons beaucoup sur les TP.»

Ainsi, les collaborateurs pouvant se rendre au travail en moins de 45 minutes avec les TP, comme Ingo Pohl, n'ont pas accès au parking mais reçoivent un bonus mobilité de 40 francs par mois. Les trajets plus longs donnent droit à une place de stationnement moyennant 40 francs par mois. Chacun est cependant libre de privilégier les TP. Roche récompense alors ce choix en versant 40 francs au collaborateur.

Délester le trafic local

Roche a introduit son concept de mobilité en 2011, en prévision de la croissance des sites de Bâle et Kaiseraugst et de l'augmentation des effectifs dans le bâtiment 1, en plein centre-ville. Les





L'offre des CFF

Vous souhaitez promouvoir l'utilisation des TP ou introduire et optimiser une gestion des places de stationnement? Nos spécialistes de la clientèle commerciale proposent une assistance et des conseils gratuits aux entreprises d'au moins 100 collaborateurs! business@cff.ch

TP délestent considérablement le centre bâlois. «Le site de Bâle compte aujourd'hui au moins 8000 personnes, mais le parking est conçu pour le tiers.

Sur le site de Kaiseraugst, où travaillent près de 2500 personnes, les besoins de stationnement sont plus élevés parce que les liaisons de TP sont moins bonnes», explique Ingo Pohl. La comparaison suivante illustre l'efficacité du concept de

Roche: les effectifs à Bâle ont augmenté d'un quart en cinq ans. En revanche, le parking n'a pas changé de taille.

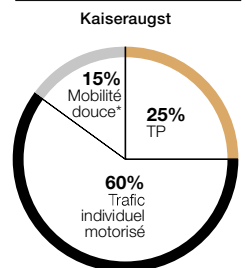
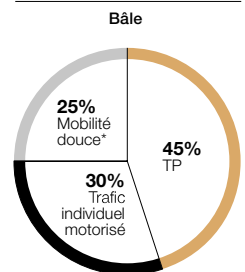
Une réussite toutefois insuffisante. Car dans les neuf prochaines années, les plans de développement urbain et les chantiers prévus à Bâle vont priver Roche d'un grand nombre de places de stationnement. L'entreprise prévoit donc d'introduire une sorte de parc relais et de louer des parkings excentrés mais facilement accessibles, sur les grands axes. Les collaborateurs pourront y prendre une navette de l'entreprise ou les transports publics pour rejoindre leur lieu de travail. Mais Ingo Pohl propose aussi de nouvelles pistes de solution face à la croissance urbaine, notamment dans les agglomérations. «Pourquoi ne pas aussi utiliser le Rhin comme voie de circulation?»

Ruag mise sur les TP

Installé dans le quartier zurichois de Seebach, Ruag rencontre les mêmes défis que Roche à Bâle. Ce site urbain comptant 500 collaborateurs et 270 places de stationnement est appelé à connaître une forte croissance dans les prochaines années. Marc Hexspoor, vice-président ressources humaines de Ruag Space, mise donc lui aussi fortement sur les TP depuis janvier 2015. «La région de Zurich est très bien desservie, les TP sont souvent plus rapides que les voitures. En subventionnant l'abonnement de transport des collaborateurs, nous espérons améliorer la situation en matière de stationnement.» Ainsi, Ruag prend en charge un tiers du BonusPass de la Communauté de transports publics zurichoise (ZVV) pour toute

Le modèle de Roche ne prévoit que peu d'exceptions, p. ex. pour les parents qui travaillent et dont les enfants sont en âge préscolaire.

En zone urbaine, les TP arrivent en tête



* Piétons, cyclistes

Chiffres englobant Bâle et Kaiseraugst.
Source: Gestion de la mobilité F. Hoffmann-La Roche SA

Comparatif des abonnements pendulaires

p. 12



➤ personne renonçant à sa place de parking. Une offre très intéressante. «Le collaborateur paye les deux tiers de son abonnement mais peut utiliser tout le réseau de la ZVV*. Nous voulons ainsi promouvoir l'utilisation des TP», explique Marc Hexspoor. Le BonusPass est un abonnement annuel personnel. Cette subvention n'implique aucun risque pour Ruag, qui bénéficie des conditions réservées aux entreprises.

Chaque BonusPass lui coûte 630 francs, indépendamment du nombre de zones. Le collaborateur profite ainsi d'un abonnement annuel à prix réduit et peut, en prime, circuler dans toutes les zones.

*** Le BonusPass de la ZVV: un bon calcul**

Exemple: un collaborateur de Ruag a besoin d'un abonnement de parcours pour 4 zones.

Coût total de l'abonnement 4 zones	1476.-
Subvention de Ruag	- 517.-
Part du collaborateur	= 959.-
Valeur réelle du BonusPass ZVV (avec extension gratuite à toutes les zones)	2160.-

Le collaborateur de Ruag profite pour 959 francs d'un BonusPass pour toute la région ZVV d'une valeur réelle de 2160 francs. Soit une économie de 1201 francs par an.

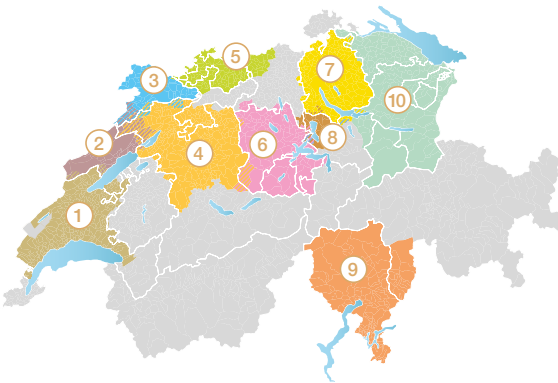
Le parking d'entreprise: une espèce en voie de disparition?

À Seebach, Ruag continue à proposer un stationnement gratuit à ses collaborateurs. Mais la situation devient difficile, 70 des 270 places étant appelées à disparaître à moyen terme. Sur le site de Berne, la tendance en matière d'effectifs est elle aussi à la hausse: les collaborateurs payent 80 francs par mois pour garer leur voiture ou reçoivent, s'ils y renoncent, un abonnement Bernmobil à moitié prix.

Les derniers miles

BOBST, entreprise leader dans le secteur des équipements et services destinés aux fabricants d'emballages, est installée dans la petite commune de Mex, au milieu de la campagne vaudoise. D'où la nécessité pour cette société de 1700 collaborateurs d'avoir un plan de mobilité. À Mex, le stationnement ne pose pas problème. De l'espace, on en a. Le plan de mobilité se concentre donc sur les trajets entre les gares voisines et le site de production ainsi que sur la desserte des villages alentour.

Bus et minibus sont financés à 100% par l'entreprise. Un service qui séduit les collaborateurs, dont 260 par jour profitent du car postal qui relie la gare de Renens au site de BOBST, tandis qu'une cinquantaine d'autres font le trajet depuis les villages voisins en minibus. S'ajoutent à cela trois minibus qui, chaque jour de la semaine, vont chercher une trentaine de frontaliers au débarcadère d'Ouchy pour les emmener au travail, et les ramènent le soir. Par ailleurs, le covoiturage est encouragé, et les meilleures places de stationnement lui sont réservées. Ces mesures, bien accueillies par les collaborateurs, sont également bénéfiques en termes d'image. ■



Abonnements pendulaires

Le choix entre l'abonnement de parcours et l'AG dépend de la distance et de la fréquence des trajets. Plusieurs communautés tarifaires proposent aussi des abonnements spéciaux pour les entreprises:

Communauté tarifaire

- 1 Mobilis
- 2 Onde Verte
- 3 VagABond
- 4 Libero
- 5 TNW
- 6 Passepartout
- 7 ZVV
- 8 Tarifverbund Zug
- 9 Arcobaleno
- 10 Ostwind

En savoir plus: cff.ch/trajet-du-travail