

Relier le monde des entreprises aux transports publics : Progresser ensemble dans la bonne direction

1. Le transport public : la solution verte et intelligente

La croissance rapide des villes est devenue un phénomène mondial. Celles-ci sont les pôles essentiels de regroupement de l'habitat et des activités économiques, sociales et culturelles. L'importance de ces activités dans la croissance équilibrée de nos villes est incontestable.

C'est pourquoi il est essentiel d'assurer la meilleure mobilité au service de la Cité, de l'économie et du citoyen et d'inscrire au mieux les transports publics dans cette dynamique afin de trouver les solutions d'un véritable développement durable.

En effet, entreprises et zones d'activités économiques sont d'importants générateurs de besoins en mobilité qui requièrent des solutions appropriées qui offrent la connectivité nécessaire

Nous nous adressons ici au monde des entreprises dans un sens large, c'est-à-dire non seulement les activités industrielles, commerciales ou économiques, mais aussi les centres hospitaliers, administratifs ou d'enseignement. La mise en place de services de transports publics efficaces doit être une des réponses majeures à leur demande, tant pour les travailleurs que les clients ou les partenaires externes. Cette prise de position démontrera que la collaboration nécessaire avec les transports publics est mutuellement bénéfique.

En effet, les défis du changement climatique nous obligent à diminuer notre dépendance au pétrole et à résoudre la congestion croissante de nos villes qui les conduit vers l'asphyxie. Le coût direct de ce temps « perdu » est estimé à

quelque 2 % du PIB, soit plusieurs milliards d'euros chaque année à l'échelle européenne. Ainsi, les analyses menées par l'UITP montrent qu'un trajet domicile-travail en voiture exige 90 fois plus d'espace urbain et d'infrastructures financées par la collectivité qu'un trajet équivalent effectué en métro, et 20 fois plus qu'un déplacement en bus ou en tram.

Le transport public est donc la solution verte et intelligente pour le monde des affaires, mais cette option nécessite un profond changement de comportement de tous les acteurs. C'est l'objectif de la stratégie de l'UITP « PTx2 » visant à doubler la part de marché mondiale des transports publics à l'horizon 2025¹.



Costumes et transport public : une adéquation parfaite!

¹ Pour plus d'informations voir www.uitp.org/advocacy/public_transport.cfm.

2. Objectifs, méthodologie et cibles du focus paper

La présente prise de position de l'UITP s'appuie sur l'analyse de pratiques existantes afin d'identifier les facteurs de succès et les causes d'échec des dessertes des zones économiques par les transports publics.

Les types de partenariats ayant présidé à la mise en place de ces dessertes ont été mis en évidence, tout comme les éléments financiers inhérents à l'exploitation des projets. Le timing est également apparu essentiel, la solution étant tantôt envisagée en amont, dès la conception de la création de la zone économique, ou au contraire en aval, s'assimilant alors trop souvent à une solution moins performante.

L'objectif de ce focus paper est clairement de mettre en exergue les avantages à retirer par le monde des entreprises d'une bonne desserte en transports publics afin de convaincre les décideurs économiques de ces bénéfices et d'obtenir leur engagement d'y contribuer.

Il proposera enfin les principales recommandations pour réussir une bonne intégration entre les entreprises et le transport public.

Cette prise de position de l'UITP s'adresse essentiellement au monde des entreprises : chambres de commerce et d'industrie, fédérations d'entreprises, compagnies multinationales, entreprises individuelles, gestionnaires de parcs industriels et commerciaux, grands hôpitaux, universités,...

L'approche de partenariat étant ici privilégiée, on ne peut ignorer, sur un même niveau d'importance, la participation des urbanistes et des aménageurs du territoire de même que les opérateurs de transport public et les autorités organisatrices.

3. Bénéfices d'un partenariat assurant une bonne desserte des entreprises en transport public

Les entreprises ou les parcs économiques ont à l'évidence d'importants bénéfices à retirer de leur partenariat avec les transports publics afin d'assurer la desserte de leurs zones d'activités comme l'indique le « rapport Eddington » au Royaume-Uni². Ces bénéfices sont trop peu mis en évidence alors que leur prise en compte devrait favoriser de manière beaucoup plus large qu'aujourd'hui la collaboration entre ces différents acteurs.

Ces bénéfices sont regroupés en quatre grands thèmes.

- **Une desserte efficace en transports publics réduira les coûts de l'entreprise**, essentiellement au niveau des investissements en zones de parking, de la gestion d'une flotte de véhicules de société ainsi qu'en ce qui concerne le remboursement des indemnités kilométriques

² *The Eddington Transport Study: The case for action: Sir Rod Eddington's advice to the government* by Sir Rod Eddington, Crown, 2006.

et autres coûts de déplacement. De manière plus large, un développement réussi des services de transports publics entraîne dans tous les cas une plus-value importante de l'immobilier dans la zone concernée, une revitalisation urbaine et donc un développement nouveau de l'habitat, du commerce et des activités économiques.

Dexia Banque Belgique accorde une grande importance au développement durable et à sa responsabilité sociétale.

Dès 2000 un plan de mobilité durable a été mis en place et on observe depuis lors une amélioration du bien-être et de la sécurité des collaborateurs, notamment par une diminution du stress lié à la conduite automobile dans les embouteillages quotidiens et par une baisse du risque d'accidents.

De plus, la contribution à la diminution de la pollution liée au trafic est importante (25000 tonnes CO₂ économisées en 10 ans) et aux yeux du grand public et de ses clients, l'entreprise améliore son image.

- Les projets réussis mettent en lumière une importante **hausse d'efficacité au niveau de la gestion des ressources humaines**, avec ses retombées au niveau de la réduction des dépenses. On mettra en exergue :
 - Une politique de recrutement améliorée grâce au développement de l'accessibilité de la compagnie
 - Un accroissement de la ponctualité des employés par la réduction des délais de congestion de trafic et la meilleure combinaison possible des différentes solutions de mobilité
 - Une réduction importante du temps perdu pour les déplacements domicile-travail
 - Une amélioration de la productivité au travers de la réduction des pertes de temps et de la réduction du stress
 - L'augmentation du niveau moyen de santé et de bien-être des employés et en conséquence une réduction du taux d'absentéisme
 - La diminution du turnover du personnel grâce à des journées de travail plus aisées
- Au-delà des travailleurs, **une meilleure accessibilité** au travers des transports publics se traduit également par une mobilité facilitée des clients, fournisseurs et partenaires divers des entreprises.
- Enfin, et ce n'est pas négligeable, dans le contexte actuel dans lequel une véritable conscience environnementale se manifeste chez un nombre croissant de citoyens, une meilleure collaboration avec les transports publics donne **une image verte et socialement responsable**. Cette image « durable » pourra se traduire par :
 - La recherche d'objectifs environnementaux tels que la réduction des polluants
 - La résolution des problèmes de congestion dans et aux alentours du site concerné
 - La mise en place de solutions intermodales favorisant la combinaison des divers modes de déplacements

- Une meilleure utilisation des espaces pour un aménagement du territoire plus équilibré
- une image de marque améliorée auprès des clients, partenaires, voisins, et citoyens.

4. Les clés du succès

Un partenariat couronné de succès ne peut s'imaginer qu'en s'appuyant sur les facteurs de réussite des projets vérifiés par les analyses de cas concrets. Ces facteurs de réussite peuvent se regrouper comme suit, l'ampleur du succès dépendant du cumul et de la combinaison de ces différentes modalités.

4.1. Les choix de localisation et de relocalisation des entreprises ou des parcs économiques sont des décisions essentielles et souvent irréversibles en termes de solutions possibles. Le focus paper de l'UITP « Intégration des transports publics et de l'urbanisme : un cercle vertueux » a parfaitement démontré l'importance, dès l'entame des projets, de la coordination entre la planification urbaine, l'aménagement du territoire et les transports publics. La desserte d'entreprises en est une illustration évidente puisque les expériences réussies montrent que le choix d'implantation dans ou en bordure de ville, conçu dès l'abord en synergie avec des axes de transport public, engendre des flux importants de voyageurs. A l'opposé, de mauvais choix de localisation portent déjà en eux les germes des problèmes qui surviendront en termes d'accessibilité. Ainsi, des localisations isolées, en dehors des flux importants de déplacement urbain ou construites à proximité de nœuds autoroutiers sont des facteurs lourdement pénalisant pour un service transport public de qualité.

Trois principes essentiels doivent être rappelés

- il faut conserver la vie dans nos villes, en faire de véritables centres d'activités et d'habitat, en privilégiant une utilisation mixte des espaces, partagés entre habitations, zones commerciales ou économiques, espaces de loisirs, écoles,...
- la planification et l'analyse du projet urbain en amont sont des facteurs essentiels de succès pour penser les implantations futures et les nécessaires liaisons de transport public



En Catalogne, le palais de justice à Barcelone est un exemple d'installation spéciale, attirant plus de 10 000 visites par jour.

En Catalogne, Espagne, une loi impose désormais aux nouveaux développements générateurs de trafic de plus de 5000 voyages/jour de réaliser une étude de mobilité et de concevoir et financer les mesures de mobilité qui corrigent cet impact.

- la localisation des activités doit privilégier les nœuds multimodaux importants, réduisant ainsi les besoins de mobilité et favorisant l'intermodalité.

4.2. La création, dès le départ du projet, d'un partenariat entre les principaux acteurs concernés

est une condition nécessaire au succès : entreprises ou zones économiques concernées, opérateurs de transport public, autorités organisatrices et responsables politiques. Le résultat d'une telle démarche de collaboration est amplifié si celle-ci se conclut par une contractualisation formelle des engagements des uns et des autres.

La participation trop tardive des opérateurs de transport public restreint le champ des solutions possibles et n'apporte souvent que des réponses a posteriori, donc moins attractives.

A Montpellier (France), la Communauté d'Agglomération a missionné TaM, l'opérateur de transport public, pour accompagner les employeurs à établir un plan de mobilité. De là naissent les conventions de Plan de Déplacements d'Entreprise, véritables accords signés avec objectifs chiffrés entre entreprise, TaM et l'agglomération visant à proposer des solutions alternatives à la voiture individuelle pour les déplacements domicile – travail et professionnels des salariés.

4.3. Le financement du projet doit bien sûr être suffisant mais doit surtout s'inscrire dans la démarche de partenariat évoquée plus haut. Les solutions réussies s'appuient quasiment toutes sur une répartition des coûts entre les principaux acteurs, en ce compris les responsables économiques des entreprises ou zones concernées. Les expériences qui se développent doivent intégrer cette approche « win-win » dans laquelle chacun assume sa part coût/bénéfice du projet et assure ainsi sa pérennisation.

L'absence ou la faiblesse d'une contractualisation et d'un accord sur le partage du financement du projet l'empêchera de voir le jour ou, au vu des expériences analysées, le rendra peu viable à moyen terme.

A Dortmund (Allemagne) les étudiants ont la possibilité depuis 1994 d'acheter un « Semesterticket », un abonnement semestriel à un tarif réduit. Ce tarif est le fruit d'un contrat entre l'association des étudiants et l'opérateur de transport public. En effet, les cotisations membres à l'association estudiantine ont été majorées d'un supplément transport public afin que les opérateurs de transport public, in fine, n'enregistrent pas de perte de recettes.

A Londres (Royaume-Uni) les infrastructures et solutions de mobilité mises en place pour la desserte du centre commercial Westfield ont été financées conjointement par l'autorité de transport TFL et les promoteurs immobiliers dans le cadre de la section 106 d'une loi - la Town and Country Planning Act de 1990 - qui vise à harmoniser au mieux les effets de nouveaux développements sur l'infrastructure existante. Depuis son ouverture le centre commercial Westfield a atteint une part modale de transport public très élevée.

Financement rime souvent avec **subventions, incitants ou taxations**. Les pouvoirs publics doivent eux aussi, à leur niveau, promouvoir ces projets en activant les leviers en leur pouvoir, tels que réductions tarifaires sur les transports publics ou avantages fiscaux.

Au **Brésil**, grâce à une loi de 1987, l'employeur est tenu de participer au frais de déplacement emploi-domicile en transport public en donnant aux employés un « vale-transport » qui est un « bon pour le transport public » et qui peut représenter l'équivalent de 6% du salaire de l'employé. L'employeur bénéficie d'avantages fiscaux pour la somme d'argent dépensée dans le cadre du « vale-transport ».

Aux **Etats-Unis**, le gouvernement fédéral a introduit des avantages fiscaux pour les employeurs qui offrent des bénéfices aux employés utilisant le transport public. A Washington DC cette mesure a provoqué un transfert modal de 11% de la voiture privée vers le transport public.

Qui dit financement dit aussi équilibre économique du projet. La viabilité d'une desserte en transport public nécessite un équilibre entre demande, fréquentation et coût d'exploitation. A défaut, une desserte à haut niveau conduirait vraisemblablement à des coûts peu supportables pour la collectivité. Les flux de déplacement ne peuvent donc être assurés que si une demande potentielle suffisante existe. Dans la même logique, une desserte par ligne régulière cadencée sera parfois plus efficace que des transports « spéciaux » dédiés au projet.

4.4. L'équation gagnante d'un **transport public durable repose aussi sur la qualité des services proposés** : pertinence du tracé de la ligne, vitesse commerciale du déplacement, fréquence des services, confort et in fine prix. La desserte de zones économiques n'a de chance de connaître un taux élevé de fréquentation que si elle est une alternative crédible au transport individuel.

Grâce à une desserte fréquente et de qualité, la ligne de bus initialement mise en place pour 5 ans et desservant une zone économique composée d'un hôpital, de plusieurs entreprises et un supermarché à **Coventry, près de Birmingham (Royaume-Uni)**, est devenue une ligne commerciale.

Des efforts doivent également être faits du côté des entreprises et du législateur : la volonté, voire parfois l'imposition légale, de prévoir de nombreuses places de parking aux abords des entreprises, magasins, universités,... sera encore longtemps perçue comme un incitant à privilégier l'usage de la voiture privée tout comme un nombre important de voitures de sociétés dans les entreprises à desservir sera toujours un facteur potentiel d'échec.

C'est pourquoi, afin de toujours trouver la solution de mobilité durable et adaptée, il est important d'offrir à ses employés **un éventail de solutions de mobilité. La mobilité combinée**, c'est-à-dire le transport public en synergie avec l'auto-partage, le vélo, les taxis et le covoiturage offre une réelle alternative à l'usage individuel de la voiture et une solution adaptée à un ensemble de

besoins. A ce niveau, la gestion de la mobilité peut être comparée à la gastronomie : les ingrédients, seuls, ne suffisent pas ; c'est leur combinaison qui est essentielle.



Des employés profitant de l'offre d'auto-partage pour entreprises de Mobility, l'exploitant car-sharing en Suisse.

L'auto-partage pour entreprises,

le business car-sharing, est un moyen efficace, facile et bon marché de disposer d'un pool de voitures pour les entreprises qui en ont occasionnellement besoin. La transparence des coûts, le fait de ne pas devoir

gérer la maintenance et le choix entre différents types de véhicule sont autant d'avantages pour les entreprises.

4.5. Pro-activité rime souvent avec efficacité.

Plus la nécessaire interface développement économique/flux de déplacements/transports publics sera envisagée tôt, plus on aura de chance de construire une solution intégrée et durable.

A **Mons (Belgique)**, le développement de la « nouvelle ville » appelée « Grands prés » a intégré dès le départ la dimension du transport public. Les liaisons gratuites de l'IntraMuros historique ont été développées dès le départ vers ces nouveaux lieux d'habitat et de commerce et accompagnent chaque phase de développement des activités économiques et culturelles.

4.6.

Le recours aux transports publics pour rejoindre des zones économiques est loin encore d'être un réflexe généralisé pour le citoyen ou pour le chef d'entreprise. Des dessertes innovantes verront donc leurs chances de réussite s'accroître si elles sont accompagnées de **campagnes de communication** bien orchestrées et soutenues par les **actions marketing** de lancement et de relance (réductions, cadeaux, concours,...).



Les liaisons gratuites de l'IntraMuros historique de l'opérateur de transport public TEC Hainaut ont été développées dès le départ entre le centre-ville et la nouvelle ville « Grands prés ».

4.7. Le rôle des différents acteurs

Les acteurs de transport public, chambres de commerce, fédérations d'employeurs, représentants politiques, urbanistes et aménageurs du territoire ont un rôle à jouer afin de contribuer au succès du partenariat entre transports publics et monde des entreprises :

▪ **Les acteurs de transport public doivent être proactifs et intervenir sur les aspects suivants :**

- Développer une politique tarifaire & de produits adaptée et attirer l'attention des entreprises sur les lignes de transport les desservant.

A **Genève (Suisse)** les transports publics genevois, TPG, ont mis sur pied une équipe de commerciaux qui démarchent les entreprises se situant dans leur zone de desserte afin de leur offrir des tarifs avantageux selon le nombre d'abonnements offerts à leurs employés.

- En accord avec le demandeur, mettre en place des services flexibles, sur mesure ou à la demande

Au **Pays-Bas**, le Medelbus est un minibus à la demande qui relie depuis 2007 la gare de Tiel au parc industriel Medel avec grand succès. C'est un partenariat entre les employeurs, l'opérateur de transport Arriva et la province Gelderland. Les chauffeurs sont des chômeurs de longue durée qui sont formés dans ce cadre et à long terme auront l'opportunité d'être employés par Arriva.

- Devenir des consultants en mobilité pour entreprises, promoteurs-constructeurs ou autorités locales

A **Paris (France)**, la RATP a créé en collaboration avec la chambre de commerce et d'industrie de Paris une filiale EMS, entreprises mobilité services, qui offre des consultations visant à intégrer la mobilité durable dans les domaines suivants : stratégies immobilières, plans de déplacement en entreprise, projets de déménagement et de relocalisation.

A **Sherbrooke (Canada)** la STS, société de transport de Sherbrooke, offre un service innovant appelé la boulobusolution qui vise à développer un programme déplacements domicile-travail en partenariat avec les entreprises.

- Attirer les hommes et femmes d'affaire en offrant des services lifestyle et en utilisant des nouvelles technologies, tel que l'opérateur de transport Carris à Lisbonne (Portugal) le fait en offrant l'accès wifi sur certaines lignes de bus et une version mobile du site de Carris.

▪ **Chambres de commerce, fédérations et organisations d'employeurs**

- Sensibilisation des entreprises et soutien

L'Union Wallonne des Entreprises en **Belgique** a créé la Cellule Mobilité qui a pour rôle de mettre à la disposition des entreprises des éléments utiles à leurs réflexions ou démarches relatives à la mobilité des personnes. Cette cellule a récemment réuni les différents acteurs concernés et organisé un colloque sur la desserte des zones économiques.

- Collaboration active avec les autorités organisatrices et les opérateurs de transport public

Au **Royaume-Uni**, le ministère de transport a créé la National Business Travel Network (NBTN) qui est un réseau d'entreprises qui a pour but de faciliter les échanges de bonnes pratiques des plans de déplacement en entreprise et le dialogue avec les acteurs de transport public.

▪ **Représentants politiques**

Dans la plupart des cas, un support politique est nécessaire pour réunir les acteurs et tenter de les fédérer autour du projet. C'est à cet acteur politique que doit incomber la mission de privilégier l'approche intégrée et les enjeux collectifs et durables.

En **France**, les entreprises sont encouragées dans le cadre des plans de déplacements urbains (PDU) à établir un plan de mobilité et à favoriser le transport de leur personnel notamment par l'utilisation des transports en commun et du covoiturage.

▪ **Urbanistes et aménageurs du territoire**

Un développement urbain dense, compact, à utilisation mixte, facilitera l'utilisation des transports publics. Un mélange des affectations du sol entre habitat, emploi, commerces et loisirs crée non seulement des quartiers plus équilibrés, mais accroît le recours aux transports publics. Les générateurs de trafic (hôpitaux, parcs d'affaires, entreprises, universités, commerces) sont préoccupés par l'accessibilité de leur localisation qu'une affectation des sols mixte améliorera. Les stratégies de croissance régionale doivent veiller à ce que les nouveaux générateurs de trafic soient implantés à proximité des transports publics. La croissance économique doit, en premier lieu, être encouragée dans des lieux déjà bien desservis par le transport public.



Les 15 points de développement prioritaires proches de gares identifiés par le gouvernement régional de Berne en Suisse.

À cet égard, le gouvernement régional de **Berne (Suisse)** a identifié 15 points de développement prioritaires proches de gares et a soutenu leur développement par la coordination de tous les acteurs, l'autorisation de densification de l'usage du sol et la priorité donnée aux investissements en infrastructure.

4.8. Plans de déplacement en entreprise

Grâce à la mise en place d'un plan de déplacement en entreprise, les entreprises définissent et mettent en œuvre un ensemble de solutions concrètes de mobilité visant à améliorer l'accessibilité d'un site et la gestion des déplacements de son personnel.

Ces plans de déplacement en entreprise permettent :

- de rationaliser le budget transport
- d'améliorer la qualité de vie des employés et de réduire leur exposition au risque routier
- de réduire les consommations énergétiques et les émissions de CO₂
- d'améliorer leur image de société vis-à-vis des employés, des partenaires et du public.

La fonction temps est également à prendre en compte dans les plans de déplacement des entreprises car elle a une influence directe sur les besoins de mobilité des employés.

En effet, si l'on considère la situation d'un parc d'affaires situé en dehors des villes, la dispersion des horaires de travail à l'intérieur d'une entreprise ou entre les différentes sociétés du site rend extrêmement complexe la production d'horaires et de fréquences adaptés pour les transports publics. La mise en place d'un accord par rapport aux horaires ou la création de bureaux de proximité sont des solutions à prendre en considération. Si l'on considère la situation des entreprises en ville une dispersion des horaires, des temps de travail flexibles ou le télétravail sont des solutions qui peuvent faciliter les déplacements travail-domicile en transport public.

*Grâce à son remarquable plan de déplacement en entreprise et un choix judicieux de relocalisation, la **banque belge Dexia** à Bruxelles a réussi à augmenter la part modale des déplacements durables domicile-travail à 80 % (train, métro, tram, bus, vélo ou marche à pied).*

Recommandations pour les entreprises, les décideurs politiques, les chambres de commerce, les fédérations d'employeurs, les aménageurs du territoire et les urbanistes

- Choix judicieux du **lieu d'implantation** en consultation avec les acteurs de la mobilité
- En cas de déménagement, réaliser des **études d'accessibilité** des différents sites potentiels afin d'évaluer l'impact sur les conditions de déplacement des employés, leurs temps de trajet et les modes de transport utilisés
- **Coordination et consultation en amont** avec les acteurs de transport public
- Déterminer des **mécanismes de financement** et de contractualisation entre les différents acteurs afin d'assurer un financement pérenne de bonnes dessertes en transport public.
- Développer des **plans de déplacement** pour les entreprises ou les parcs d'affaire et autres générateurs de trafic.
- Encourager le **changement de comportement** des déplacements professionnels des employés en offrant des solutions de mobilité durable
- **Encourager la mobilité combinée** : le transport public en synergie avec le car-sharing, le vélo, le car-pooling et le taxi afin de toujours favoriser une solution de mobilité verte adaptée aux besoins et en alternative à l'usage individuel de la voiture
- Favoriser **l'affectation des sols mixte** lors de l'aménagement du territoire
- Adopter **un système de taxation** et/ou d'incitants qui rend les solutions de mobilité durables intéressantes pour les employeurs et les employés

Ceci est une prise de position de l'UITP, l'Union Internationale des Transports Publics. L'UITP comprend plus de 3.400 membres appartenant à 92 pays du monde et représente les intérêts des principaux acteurs du secteur des transports publics. Ses membres sont des entreprises de transport collectif, publiques ou privées, des autorités organisatrices de transport et des fournisseurs de matériel roulant et d'équipement. L'UITP s'intéresse à tous les aspects du transport public, économiques, techniques, organisationnels et managériaux, ainsi qu'aux politiques de mobilité dans le monde entier.

Ce Focus Paper a été préparé par la Commission Transport & Ville. Il a été approuvé par le Conseil de Direction de l'UITP.

Peut être téléchargé en EN, FR, DE, ES sur www.uitp.org

Éditeur responsable :
UITP
Rue Sainte-Marie 6
BE-1080 Brussels
Belgium

Tel: +32 2 673 61 00
Fax: +32 2 660 10 72
info@uitp.org
www.uitp.org

UITP