
The future of mobility plans at the site level

L'avenir des plans de mobilité d'entreprises - Die Zukunft betrieblicher Mobilitätspläne

Rolf Geiger,
Federal Institute of Technology EPFL (ENAC-INTER-MDT)

[Swiss Federal Office for Spatial Development (ARE)]

STRC 03 Conference Paper
Session Mobility

STRC

3rd Swiss Transport Research Conference
Monte Verità / Ascona, March 19-21, 2003

The future of mobility plans at the site level

Rolf Geiger

ARE - Bundesamt für Raumentwicklung – Office fédéral du développement territorial
Bundeshaus Nord

3003 Bern

Phone: 031 / 322 53 27

e-Mail: rolf.geiger@are.admin.ch

Abstract

In a first phase, a mobility plan has been elaborated as a practical application for the site of the Geneva Financial Dept. This strategy was inspired by the factors of success which have been isolated through the European experts enquiry. This enquiry allowed also to see, that the potential of companies likely to start a mobility management scheme is very small under current general conditions.

Therefore, in a second phase, the study focussed on possibilities to develop strategies leading to a generalisation of mobility plans at the site level.

To reach this generalisation, three driving forces need to be considered. Their aim is to create a favourable basic framework, and will be applied to the public authority:

- Improve steadily the public transport system
- Eliminate fiscal barriers, introduction of new fiscal, economic, regulatory or financial instruments
- Communication and information (private companies, public authority, general public)

A fiscal approach has been established. At first, the fiscal system should be analysed and rethought under the point of view of mobility. Then, a new incentive fiscal instrument like a (commuter) traffic generation tax should be promoted. Some first ideas were developed about its calculation base and its control through the fiscal declaration, or using synergies with the Swiss electronic ticketing project "easy-ride" or even through the number and type of parking places supplied.

Ideally, such a tax should not only focus on commuter traffic, but on all trips (shopping, leisure, business). It should incite all traffic generators to start a mobility management scheme, and in the long term harmonise companies' establishment and localisation with territorial planning goals.

Keywords

mobility management scheme – mobility plan at the site level – commuter traffic - company establishment and localisation - factors of success - experts enquiry – fiscal, economic, regulatory, financial instruments - fiscal approach – traffic generation tax – public transport – territorial planning – 3rd Swiss Transport Research Conference – STRC 03 – Monte Verità

Pourquoi gérer la mobilité d'entreprise?

Le grand défi de l'avenir réside dans la mobilité de loisirs.

Une analyse générale des motifs de déplacement des personnes montre que les déplacements liés au travail, donc pendulaires (travail, école) et professionnelles ne représentent même pas 40% du total des kilomètres parcourus. La plupart des kilomètres sont en effet consommés pour le motif des loisirs (>50%). Le reste des déplacements concernent les achats. Puisque le temps libre est généralement en croissance, on devine qu'en gestion de la mobilité, le grand défi réside probablement dans la mobilité de loisirs.

Mais le trafic pendulaire est critique à trois points de vue.

La mobilité liée au travail, et notamment la mobilité pendulaire, ne doit cependant pas être négligée. En effet, de lundi à vendredi, ce type de mobilité représente toujours un tiers du trafic (avec le trafic professionnel la moitié), et surtout, ces déplacements pendulaires sont critiques à trois points de vue:

- C'est une mobilité majoritairement de pointe (contribution principale aux congestions des réseaux)
- C'est une mobilité se déroulant majoritairement dans les villes et agglomérations, donc des zones densément peuplées (effets de la pollution accentués)
- C'est une mobilité dite structurante (se répercute sur tous les déplacements)

Cette criticité peut être atténuée...

Deux tiers des distances de la mobilité pendulaire sont parcourues en voiture. En misant davantage sur les moyens de transport moins polluants et plus économes en termes d'espace et de ressources (transports publics, vélos, marche à pied, etc.), la criticité de la mobilité de travail pourrait être réduite, pour limiter les effets des phénomènes de pointe qui coûtent cher à la collectivité (inefficacités économiques) et pour garantir un certain niveau de qualité de vie, notamment dans les espaces urbains.

...à travers la gestion de la mobilité d'entreprise.

C'est par le biais de la gestion de la mobilité d'entreprise que l'on peut atteindre un certain décalage modal dans ce sens, car, si l'on veut gérer cette mobilité pendulaire, il est évident que le levier d'action principal se trouve au niveau des sites, là où les gens travaillent, donc au niveau des générateurs des déplacements pendulaires.

Le plan de mobilité d'entreprise

Le plan de mobilité est l'instrument de planification de la gestion de la mobilité.

Le plan de mobilité est l'instrument de planification centré sur la demande, dans la gestion de la mobilité. Dans le cas d'une entreprise, le plan de mobilité comporte un assemblage cohérent des buts, contenu et implémentation de toutes les mesures relatives à la mobilité liées à une entreprise, afin de réduire le volume de trafic routier en relation avec le site et d'augmenter le partage modal en faveur des moyens de transport plus respectueux de l'environnement.

Les mesures relèvent surtout de l'information, de la communi-

Pour son établissement, il faut les profils de mobilité et d'accessibilité de l'entreprise.

cation, de l'organisation de la coordination et elles nécessitent un marketing. De manière générale, le plan de mobilité d'entreprise contient des stratégies qui permettent à l'utilisateur du site un choix du moyen de transport qui correspond à ses besoins.

Pour l'établissement du plan de mobilité d'entreprise, il faut examiner les relations de trafic à destination et depuis le site, les besoins concrets en mobilité des utilisateurs qui fréquentent le site ainsi que des conditions de trafic aux environs du site. Une sorte de profil de mobilité des employés et d'accessibilité de l'entreprise doivent donc être établis.

L'application genevoise

Si l'état veut montrer l'exemple, il doit mettre sur pied un plan de mobilité exemplaire.

Puisque l'état de Genève veut montrer l'exemple en matière de gestion de la mobilité d'entreprise, l'exemple d'application a porté sur une entreprise étatique à Genève, l'hôtel des finances. Le partage modal des employés, estimé à partir des profils de mobilité et d'accessibilité, montre que nettement plus d'employés viennent en voiture au travail que ce que l'état même voudrait autoriser, selon une certaine méthodologie de calcul, aux entreprises privées en quête d'une autorisation de construire. Si l'état veut montrer l'exemple, il devrait donc prendre des mesures draconiennes dans le cadre d'un plan de mobilité d'entreprise pour arriver au décalage modal requis.

Un dimensionnement normatif du stationnement selon des critères d'accessibilité n'appartient pas dans un plan de mobilité d'entreprise.

L'intention de l'état de Genève de généraliser cette méthodologie de dimensionnement du stationnement selon des critères d'accessibilité des employés ne mérite toutefois pas de soutien, non seulement parce qu'elle est trop irréaliste, mais parce que en plus, elle

- **ne garantit pas le libre choix modal** (peu de chance d'acceptabilité politique)
- empêche de pouvoir faire passer le plan de mobilité d'entreprise comme **approche constructive et positive**.
- pourrait provoquer des **effets pervers** qui sont absolument à éviter (incitation à habiter plus loin du lieu de travail pour bénéficier d'une place de parc selon les critères d'accessibilité).

Un plan d'action pour les entreprises

Un plan d'action universel pour les entreprises, sans dimensionnement normatif du stationnement...

Sur la base de l'application genevoise, un plan d'action, qui constitue une étape du plan de mobilité d'entreprise, a été élaboré. Puisque ce plan d'action ne contient pas cet élément normatif du dimensionnement du stationnement selon des critères d'accessibilité des employés, critiqué plus haut, il est généralement valable et peu de mesures sont liées à une entreprise spécifique. Les mesures de gestion de la mobilité d'entreprise sélectionnées pour le plan d'action se résument en trois paquets:

- Paquet de mesures "**responsable de la mobilité**". Désigner un responsable de la mobilité au sein de l'entreprise afin de coordonner les mesures et d'assurer leur suivi.
- Paquet de mesures "communication". Promouvoir les mobilités plus respectueuses de l'environnement à travers l'information et les relations publiques.
- Paquet de mesures "équilibre financier". Instaurer plus d'équité entre les employés se rendant avec des moyens de transport différents sur le lieu de travail et créer une base plus saine pour le choix modal (créer la conscience des coûts que la mobilité engendre). En effet, les employés utilisant la voiture pour venir au travail, occasionnent à l'entreprise des frais plus élevés allant jusqu'à plusieurs multiples (!), que les employés venant à pied et en transports publics au travail.
- Un quatrième paquet, concerne l'amélioration constante des "**transports publics**" et des infrastructures cyclables pour inciter les individus à les utiliser davantage. Mais puisque ce paquet relève surtout de la compétence de l'état, il fait partie du plan d'action pour l'état, comme on le verra plus tard.

...qui vise à influencer le choix modal, mais pas à l'imposer,...

L'esprit du plan d'action proposé est donc le suivant: On veut laisser libre le choix modal, mais sous des conditions cadres nouvelles, plus saines. Ou autrement dit, on ne va pas imposer le choix modal, mais l'influencer activement.

Les facteurs de succès

...et qui s'inspire des facteurs de succès validés lors d'une enquête d'experts.

Le plan d'action élaboré s'inspire des facteurs de succès isolés à travers une enquête d'experts européens en gestion de la mobilité d'entreprise menée dans le cadre de ce travail en étroite collaboration avec l'expert suisse en gestion de la mobilité d'entreprise. Cette enquête a connu un taux de retour de près de 100%. Ceci indique que la plupart des experts choisis ont pris la tâche au sérieux et ont rempli le questionnaire, sous forme de liste théorique de facteurs de succès à valider, avec beaucoup de soin.

Les facteurs de succès sont distingués à trois niveaux: la motivation, l'implémentation et les effets/résultats.

D'après les résultats de l'enquête, les facteurs décisifs pour **motiver** les entreprises à établir un plan de mobilité d'entreprise étaient (dans l'expérience des experts):

- Un manque de places de parc sur le site

Les facteurs décisifs pour garantir une **implémentation** réussie des mesures préconisées par le plan de mobilité d'entreprise étaient (dans l'expérience des experts):

- Le soutien de la direction de l'entreprise
- Une communication interne efficace
- Des responsabilités clairement définies au sein de l'entreprise (p.ex. désignation d'un responsable mobilité)

LES FACTEURS DE SUCCES EN DETAIL: VOIR ANNEXE

Les facteurs décisifs pour atteindre les **effets** escomptés des mesures implémentées étaient (dans l'expérience des experts):

- Un mélange optimal entre mesures incitatives et dissuasives ainsi qu'entre mesures dures et douces

Généralement, après l'implantation d'un plan de mobilité d'entreprise, la diminution du taux d'utilisation de la voiture individuelle a été de 5 à 10 %, indépendamment de la situation initiale de ce taux.

L'état actuel et l'avenir de la gestion de la mobilité d'entreprise

L'enquête d'experts a également livrée des indications sur l'état actuel et l'avenir de la gestion de la mobilité d'entreprise:

La validation des facteurs de succès par les experts consultés d'une part, et les fréquentes remarques que ces derniers ont rajoutées d'autre part, donne non seulement un aperçu de la situation actuelle du domaine, mais permet également de faire des interprétations ou des conclusions sur l'avenir de la gestion de la mobilité d'entreprise en Europe:

Les motifs de motivation internes sont prépondérants.

Pour les entreprises, des motifs de motivation internes ont clairement plus souvent été décisifs que des motifs de motivation externes de se lancer dans une démarche de gestion de la mobilité d'entreprise. Actuellement, le nombre d'entreprises qui réalisent un plan de mobilité de manière volontaire est donc plus grand que le nombre d'entreprises qui y sont forcés par des dispositions légales ou qui le font de leur propre gré mais suite à une impulsion externe de la part des autorités publiques.

Le potentiel d'entreprises motivées reste marginal avec les conditions cadres actuelles...

Puisque les plans de mobilité d'entreprises sont jusqu'à présent plutôt peu répandus, malgré le fait que cette démarche est pratiquée depuis plusieurs années, on devine que le potentiel d'entreprises susceptibles de lancer un plan de mobilité d'entreprise reste marginal avec les conditions cadres actuelles. Ou autrement dit, le potentiel d'entreprises qui se motivent d'elles mêmes est trop faible pour arriver à une généralisation de la démarche.

...surtout fiscales.

Les experts déplorent en effet souvent les conditions cadres fiscales défavorables qui favorisent l'utilisation de la voiture individuelle et qui ne prévoient pas de récompenses pour les efforts que les entreprises font en matière de mobilité durable. Cela veut dire que les experts jugent généralement important l'instrument que représente la fiscalité au niveau de la motivation des entreprises. A l'avenir, le rôle de la fiscalité est donc à promouvoir dans le domaine de la gestion de la mobilité d'entreprise.

Les conditions cadres réglementaires ne touchent qu'un petit nombre d'entreprises...

Mis à part les conditions cadres fiscales, c'est les conditions cadres réglementaires qui sont susceptibles de provoquer une généralisation de la démarche des plans de mobilité d'entreprises. Les réglementations jouent déjà aujourd'hui un rôle important comme facteur de motivation. Mais à présent, ces réglementations s'appliquent avant tout aux entreprises qui se trouvent en croissance, en expansion ou qui changent de site et qui entrent par conséquent en contact avec le système de planification à travers les demandes d'autorisations de construire. Une petite partie seulement des entreprises sont donc effectivement concernées.

...et compromettent l'implémentation des plans de mobilité d'entreprises.

Le revers de la médaille, de la contrainte des entreprises par le biais des règlements, serait de compromettre les facteurs de succès pour l'implémentation et le suivi des mesures. Comme on l'a vu, le facteur de succès le plus important au niveau de l'implémentation des plans de mobilité est en effet le soutien de la direction de l'entreprise. Or, ce soutien peut être compromis si les entreprises sont forcées par des règlements, en général à l'encontre de leur volonté, de faire un plan de mobilité d'entreprise.

D'où une préférence pour les mesures d'ordre financier, économique ou fiscal.

De manière générale, des mesures d'ordre financier, économique ou fiscal constituent donc probablement un meilleur moyen de motiver les entreprises que la contrainte réglementaire, et sont donc à promouvoir à l'avenir.

La généralisation des plans de mobilité d'entreprises

Des vecteurs d'action pour créer les conditions cadres optimales en vue d'une généralisation des plans de mobilité d'entreprise...

Ces éléments tirés de l'enquête d'experts et une investigation sur les conditions cadres administratives et légales à Genève, permettent de voir, où se trouvent les champs d'action les plus importants, afin de créer des conditions cadres optimales en vue d'une généralisation des plans de mobilité à toutes les entreprises.

...car la question de la généralisation est bien le point central.

C'est bien la question centrale, comme on a pu s'en douter, car les plans de mobilité d'entreprises ne sont pas susceptibles de se généraliser avec les conditions cadres actuelles. D'où la proposition des trois vecteurs d'action suivants, qui forment donc un plan d'action pour l'état en matière de gestion de la mobilité d'entreprise, et qui est également, comme le plan d'action pour les entreprises, universellement valable et ne s'applique pas seulement à Genève:

Un plan d'action universel pour l'état

- Le vecteur d'action principal, "**infrastructures et services publics**", consiste à faire constamment des efforts pour améliorer quantitativement et qualitativement les transports publics afin d'inciter les individus à les utiliser. (cf. plan d'action pour les entreprises)

- Un autre vecteur d'action appelé "**instruments**", consiste en l'élimination des barrières fiscales et légales respectivement en la création d'instruments réglementaires, économiques, fiscaux ou financiers adéquats de manière à inciter, respectivement dissuader, les entreprises à se lancer d'elles-mêmes dans une démarche de plan de mobilité d'entreprise parce qu'elles y voient un intérêt (économique). L'abolition de barrières fiscales aberrantes du point de vue de la mobilité est prioritaire avant la création de nouveaux instruments fiscaux.
- Enfin, le vecteur d'action de "**l'information et de la sensibilisation**" de la part de l'administration publique destinée aux entreprises, aux propres services de l'état (différents services, qui exercent des activités à incidence sur la mobilité) ainsi qu'au grand public.

Proposition d'une approche fiscale

Au sein du vecteur d'action, différentes approches sont possibles.

Une approche fiscale est proposée car c'est notamment dans ce domaine qu'il y a une nécessité d'action.

L'idée d'une taxe sur la génération de trafic (pendulaire) n'est pas nouvelle, par contre les idées esquissées de son calcul et contrôle.

Au sein du deuxième vecteur d'action, différents instruments d'ordre économique, fiscal, légal ou financier sont imaginables, afin de créer les conditions cadres optimales, permettant une généralisation des plans de mobilité d'entreprises à tous les employeurs.

C'est notamment une approche fiscale qui est proposée car elle a la vocation de saisir toutes les entreprises, qu'elles se trouvent dans une procédure administrative ou pas, et parce qu'il y a, dans ce domaine, une nécessité d'action considérable, vu l'implication actuelle de la fiscalité en matière de mobilité qui n'est pas négligeable du tout. En effet, une brève analyse de l'appareil fiscal sous l'angle de la mobilité a permis d'identifier les dispositions qui n'incitent pas les entreprises et les employés à un comportement de consommation de la mobilité (de travail) dans le sens de la durabilité, et de les mettre en question.

Un concept assez élégant pour la réalisation d'une taxe sur la génération de déplacements pendulaires, perçue sur les entreprises (en tant que générateurs) a été inventé. Les informations pour le calcul et le contrôle de cette taxe proviendraient en effet de la déclaration fiscale des personnes physiques qui contient actuellement les indications nécessaires sur les déplacements des employés de manière à pouvoir établir un bilan de mobilité pour chaque entreprise, contenant le nombre total de kilomètres et leur répartition modale. Le chiffre des kilomètres totaux générés pourrait donner lieu à une imposition de base. En fonction de la répartition entre les modes, cette imposition de base sera diminuée ou majorée.

Avant de créer de nouveaux instruments fiscaux, il convient d'abord d'éliminer les barrières identifiées.

Mais puisque ces dispositions fiscales en rapport avec la mobilité, notamment les allègements fiscaux pour les dépenses professionnelles (appelées aussi très souvent "frais d'acquisition du revenu"), sont elles-mêmes assez contradictoires à la gestion de la mobilité d'entreprise en général, leur propre existence est à mettre en question avec une plus grande priorité encore que la création de nouveaux instruments fiscaux comme justement une taxe sur la génération de trafic (pendulaire en l'occurrence).

Le contrôle de la taxe en se servant du système "easy-access"...

Les informations nécessaires pour le calcul et le contrôle de la taxe devraient dans ce cas être récoltées par d'autres moyens qui ont été imaginés, dont notamment un relevé des données requises en combinaison avec le système "easy-access" du projet de billetterie électronique "easy-ride" qui permettrait l'enregistrement de tous les trajets effectués en transports publics.

...présente l'opportunité de relancer le projet "easy-ride" grâce à un co-financement du fisc.

Le financement est d'ailleurs la raison principale pour la "mise en stand-by" du projet "easy-access". Les entreprises de transports publics voudraient bien partager le financement avec l'industrie et l'état notamment. En l'occurrence celui-ci, à travers le fisc, moyennant une partie des recettes fiscales de la taxe en question, trouverait plus que jamais un intérêt de participer au financement et donc de relancer ce projet prometteur.

Une taxe sur la génération de trafic

Elargissement du champ du type de déplacements ciblés: une taxe générale sur la génération de trafic.

Les concepts pour le calcul et le contrôle d'une telle taxe devraient toutefois non seulement s'inscrire dans l'optique des déplacements domicile-travail. Il va de soi que cette taxe devra être étendue également à d'autres types de déplacements, notamment les déplacements de loisirs et d'achats qui représentent ensemble à peu près la moitié des kilomètres parcourus en semaine et presque la totalité le week-end. Ceci afin de poursuivre les buts suivants:

Cette taxe favorise l'outil du plan de mobilité d'entreprise et...

- A court terme, inciter non seulement les entreprises (employeurs) mais aussi les centres commerciaux et de loisirs (tous les générateurs de trafic donc) à élaborer des plans de mobilité qui visent alors non seulement les employés mais aussi les clients et les visiteurs.
- A long terme, inciter tous les générateurs de trafic à s'implanter d'eux-mêmes à proximité des transports publics performants et aux endroits qui correspondent aux buts de l'aménagement du territoire.

...constitue à long terme un instrument favorisant un développement territorial intelligent.

A part son but d'atténuer les phénomènes de pointe et d'atteinte à la qualité de vie due au trafic, cette taxe comporte donc une grande composante qui vise à long terme un développement territorial intelligent (mixité, densité, etc...).

Le contrôle d'une taxe qui vise tous les types de déplacements s'effectue le plus facilement selon le nombre et la densité de places de parc.

Si l'on élargit le champ des types de déplacements ciblés par la taxe sur la génération du trafic, à tous les types de déplacements (non seulement de travail mais aussi d'achats et de loisirs), le contrôle et le calcul de la taxe se ferait très probablement le plus facilement comme cela a été prévu pour un projet de taxation zurichois c'est-à-dire en fonction du nombre, de la densité et du type (clients, visiteurs, employés) de places de parc mis à disposition des générateurs de trafic. La taxe serait perçue des propriétaires d'aires de stationnement.

Le "pacte de mobilité"

Une taxe devrait être combinée avec un "pacte de mobilité" entre entreprises et état,...

Que la nouvelle taxe vise seulement les déplacements pendulaires ou qu'elle soit élargie à tous les types de déplacements, elle devrait de toute façon être combinée avec un "pacte de mobilité" entre état et entreprises, inventé respectivement inspiré du projet fédéral de taxe sur le CO₂ pour créer un effet de double incitation.

...qui est basé sur le volontariat...

Le pacte entre l'état et les entreprises serait basé sur le volontariat des entreprises d'arriver à un partage modal favorable tout en fixant, d'entente avec l'état, des buts par rapport au report jusqu'au moment d'introduction supposée de la taxe. Les entreprises qui auraient atteint l'objectif fixé dans la période "volontaire" seraient récompensées dûment pour leur effort précurseur consenti, en profitant d'une exonération de la taxe pour un certain temps. Le "pacte mobilité" constitue donc en quelque sorte une double incitation.

...et qui crée un effet de double incitation.

Les avantages principaux de ce concept semi-volontaire du "pacte de mobilité" sont les suivants:

- A travers l'effet de double incitation, l'outil du plan de mobilité est pleinement exploité avant même de recourir à des instruments plus durs relevant de la fiscalité.
- **L'état gagne du temps** pour développer un instrument solide qui tienne la route. En effet, l'instrument pourra être adapté/ajusté à partir de sa version brute en fonction des expériences faites pendant la première phase "volontaire" du pacte avec les entreprises précurseurs

Une autre idée à part: Le zonage fiscal du territoire – avant tout comme outil d'aménagement du territoire

Mis à part l'approche fiscale proposée avec la taxe sur la génération de trafic, l'idée d'une autre approche mixte relevant de la fiscalité mais contenant des éléments réglementaires est apparue: Un zonage du territoire en fonction de la qualité d'accessibilité en transports publics. Les entreprises qui se localisent dans les meilleures zones profiteraient d'un allègement fiscal tandis que les entreprises qui se localisent en pleine campagne et qui ne sont accessibles qu'en voiture devraient payer un supplément d'impôt. C'est un outil applicable surtout aux nouvelles implantations et qui devrait être neutre par rapport à la charge fiscale au sein du segment des entreprises concernées.

Résumé / recommandations

A cause de la triple criticité des déplacements liés au travail, ils ne doivent pas être négligés face à la préoccupation croissante du trafic de loisirs. Avec la gestion de la mobilité d'entreprise, qui vise une réduction du volume de trafic routier en relation avec les sites des entreprises, la criticité de ces déplacements, notamment pendulaires peut être réduite.

Un plan de mobilité, l'instrument de planification dans la gestion de la mobilité d'entreprise, a été conçu jusqu'au stade d'un plan d'action (pour les entreprises). Il est constitué de trois paquets de mesures:

- Responsable en mobilité
- Communication
- Equilibre financier

Ce plan universel, s'inspire des facteurs de succès qui ont pu être isolés à travers une enquête d'experts européens.

L'enquête menée, a également permis de voir que le potentiel d'entreprises susceptibles de lancer un plan de mobilité d'entreprise reste marginal avec les conditions cadres actuelles. Pour arriver à une généralisation de cet outil, les trois vecteurs d'action suivants, visant donc à créer les conditions cadres nécessaires, s'imposent:

- Amélioration des transports publics
- Elimination de barrières fiscales respectivement création d'instruments fiscaux, économiques, réglementaires ou financiers adéquats
- Travail de sensibilisation

Ces trois vecteurs d'action constituent **le plan d'action pour l'état** qui a également, comme le plan d'action pour les entreprises, une validité générale.

Parmi les instruments fiscaux, économiques, réglementaires ou financiers imaginables, c'est notamment une approche fiscale qui a été proposée dans ce travail, dont les conclusions sont les suivantes:

En première priorité, l'appareil fiscal doit être repensé sous l'angle de la mobilité. C'est ensuite qu'un nouvel instrument fiscal (incitatif) comme une taxe sur la génération de trafic pendulaire pourrait être promue en s'inspirant des premières idées esquissées sur la base de son calcul et de son contrôle à travers la déclaration d'impôts ou encore à travers une utilisation de synergies avec le projet de billetterie "easy-r!de".

En tout cas, la taxe devrait être introduite en combinaison avec un "pacte de mobilité" entre entreprises et état pour profiter d'un effet de double incitation.

Dans le cas idéal, cette taxe s'appliquerait non seulement aux déplacements domicile-travail, mais à tous les types de déplacements. Dans ce cas, le calcul et le contrôle se ferait probablement le plus simplement en fonction du nombre, de la densité et du type (clients, visiteurs, employés) de places de parc mis à disposition des générateurs de trafic.

En fin de compte une telle taxe permettrait, à court terme, à inciter les générateurs de trafic à élaborer des plans de mobilité et, à long terme, à inciter tous les générateurs de trafic à s'implanter d'eux-mêmes proche des transports publics performants et aux endroits qui correspondent aux buts de l'aménagement du territoire.

A MOTIVATION		degree of importance
In the experience of the experts, the decisive factors, from the point of view of the companies, to start a mobility management scheme, were:		
A.1 Presence of an internal problem or motivation		2,8
> Lack of parking places at the site		2,6
> Need of the parking area for other purposes (expansion of the site for example)		2,1
> Parking restrictions in the surroundings of the site		1,8
> Company starts scheme for image reasons		1,6
> There are persons within the firm, who find mobility management important		1,6
A.2 Presence of external constraints or motivations		2,1
> Legal prescription		2,1
> Accessibility to the site is limited by regular road congestion		1,9
> Motivation and support from the public authority		1,5
A.3 Existence of financial incentives		1,6
> Financial support from the public authority		1,6
B IMPLEMENTATION		
In the experience of the experts, the decisive factors that a successful implementation of relevant measures have been guaranteed, were:		
B.3 Communication		2,5
> dedicated internal communication activities		2,6
> permanent involvement of the employees (they are knowing at any time of the implementation phase what's going on)		2,2
> dedicated external communication activities		1,7
B.1 Role of involved actors		2,5
> sustain from the directorate of the company		2,8
> clear defined responsibility within the company (e.g. presence of a internal mobility advisor)		2,4
> sustain and active involvement of the public authority		2,1
> market oriented public transport company		2,0
B.2 Organisational skills		1,9
> clear and structured working organisation between the involved actors		2,3
> clear defined work division (everyone knows what he has to do)		2,1
> clear defined milestones to reach		2,0
C EFFECTS / RESULTS		
In the experience of the experts, the decisive factors to reach a valid effect of the implementation taken, were:		
C.1 Measure level		2,3
> optimised mix between push and pull measures		2,6
> optimised mix between hard and soft measures		2,2
> mix of measures which touches all means of transport		2,1
C.3 Acceptance level (point of view of employees)		2,1
> Most part of employees don't feel discriminated about the taken measures		2,3
> Directorate overtakes a leading function		2,1
> Mobility management scheme serves as a corporate identity tool which is transmitted outside of the company		1,6
C.2 Evaluation level		1,7
> willingness to adjust taken measures on the base of results		2,2
> presence of an evaluation concept and relevant instruments		2,0
> internal entity responsible for evaluation		1,5

Facteurs (de succès) ayant joué un rôle important ou très important dans les exemples/cas pratiques que les experts connaissent de leur expérience.

References

- [1] MOMENTUM, MOSAIC (1999): Handbuch Mobilitätsmanagement, PNR 41, Materialienband M16, Bern.
- [2] De Tommasi R.,... (2000): Mobilitätsmanagement als neue verkehrspolitische Strategie, PNR 41, rapport A1, Bern.
- [3] De Tommasi R., Arend M. (2000): Mobilitätsmanagement im Personenverkehr, PNR 41, rapport S1, Bern.
- [4] IBGE (2002): Guide méthodologique sur les plans de déplacements d'entreprises, Institut Bruxellois pour la Gestion de l'Environnement, Belgique.
- [5] BFS (2001): Annuaire statistique de la suisse 2001. Bern.
- [6] GVF, BFS, (1996): Wege der Schweizer. Ergebnisse des Mikrozensus Verkehr 1994. Bern.
- [7] Toolbox for mobility management in companies (www.mobilitymanagement.be)
- [8] MOVE (1998): Rahmenbedingungen für eine umweltorientierte Mobilität im Berufsverkehr in ausgewählten Ländern, Bremen.
- [9] BMUJF (1999): Modellvorhaben "Sanfte Mobilitäts-Partnerschaft", Endbericht – Kurzfassung, Wien.
- [11] Delacrétaz Y., OTC (2002): Le stationnement lié aux activités économiques et les plan de mobilité d'entreprises à Genève, Genève.
- [12] EPFL-DGC-TSO (2000): doc. 401/26: Transports et modélisation. Lausanne.
- [13] EPFL-DGC-LAVOC (2001): Transport et télématique. Lausanne.
- [14] Oetterli J., Perret F.-L., Walter F. (2001): Repères pour une Mobilité durable, PNR 41, rapport S8, Bern.
- [15] VCD (2001): Mobilitätsmanagement, Verkehrszeichen Heft 3/2001, Bonn.
- [16] Enz R. (2000): Mobilitätskonzept Unaxis, Zürich.
- [20] Knight P., Vanden Branden T.,... (2000): Fair and efficient pricing in transport – the role of charges and taxes, Commission Européenne, Birmingham.
- [21] Amt für Gemeinden und Raumordnung (2001): Das Konzept des Berner Fahrleistungsmodell, Bern.
- [22] Tiefbauamt der Stadt Zürich (2001): Fahrtenmodell, Zürich.
- [23] Martens M.J., v. Griethuysen S.: The ABC location policy in the Netherlands, TNO Inro, Pays-Bas.
- [24] Etat de Genève (2001): Guide sur la manière de remplir la déclaration fiscale des personnes physiques, Genève.
- [25] Canton de Zürich (1999): Vernehmlassungsbericht ökologische Finanzreform, Zürich.
- [26] Commission intercantonale d'information fiscale (2001): L'impôt sur le revenu des personnes physiques, Bern.