

Les éco-responsables récompensés au travail

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Energieia : Newsletter de l'Office fédéral de l'énergie**

Band (Jahr): - **(2011)**

Heft 2

PDF erstellt am: **06.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-643034>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Les éco-responsables récompensés au travail

La vie active génère du trafic: déplacements professionnels, transports, trajets effectués pour se rendre au travail. Des entreprises innovantes comme le groupe Roche de Bâle empruntent des voies nouvelles pour inciter leur personnel à utiliser plus souvent des moyens de transport éco-compatibles.

Qui dit mobilité dit mouvement – dans l'espace, oui, mais aussi dans les esprits. Le Bâlois Roche en a pris acte en lançant un nouveau concept de mobilité pour l'entreprise, concept dont les répercussions concernent environ 8700 collaborateurs du site de Bâle et de l'usine de Kaiseraugst: depuis le 1^{er} janvier 2011, seuls les pendulaires dont le trajet «porte à porte» dépasse les 45 minutes peuvent encore obtenir une place de stationnement. Mais les places auparavant gratuites leur coûtent désormais 480 francs par an. Dans le même ordre d'idées, le droit

un sujet sensible. «Certaines personnes ont un fort lien émotionnel avec leur voiture et doivent pour la première fois renoncer à une place de stationnement. Je comprends donc tout à fait la virulence de leurs réactions.» Le concept a néanmoins été bien accepté par le personnel, les autorités et le public.

Parking pour vélos, douches et kits de réparation

Les nouvelles règles sont valables pour tous, hauts gestionnaires compris. Elles ménagent des exceptions pour certaines catégories

pour 6 à 24 heures. Enfin, une plateforme de mobilité interne renseigne le personnel sur les horaires des transports publics ou sur les possibilités de covoiturage.

Tradition de longue date et évolution actuelle

En raison du nombre élevé de pendulaires allemands, français et suisses, Roche s'intéresse depuis longtemps au thème de la mobilité. Dès le milieu des années 1970, l'entreprise a mis en place ses propres navettes pour desservir gares, aires de travail et services extérieurs, notamment pour les travailleurs en équipe. «Roche s'est beaucoup développé depuis vingt ans tant à Bâle qu'à Kaiseraugst, et l'accès au trafic de proximité n'a pas tout à fait suivi», explique Geo Adam.

«ROCHE S'EST BEAUCOUP DÉVELOPPÉ DEPUIS VINGT ANS TANT À BÂLE QU'À KAISERAUGST, ET L'ACCÈS AU TRAFIC DE PROXIMITÉ N'A PAS TOUT À FAIT SUIVI.»
GEO ADAM, RESPONSABLE DU DÉVELOPPEMENT DU SITE CHEZ ROCHE.

de disposer d'une place n'existe plus pour le personnel dont le trajet dépasse, certes, les trois quarts d'heure en transports publics mais reste malgré tout aussi rapide ou plus rapide qu'en voiture. En contrepartie, Roche récompense par un bonus annuel de 480 francs tous ceux qui renoncent à la voiture pour utiliser les transports publics ou se rendre au travail à pied ou à bicyclette. Selon le moyen de transport utilisé, les employés peuvent ainsi économiser jusqu'à 1000 francs par an. «Les réactions face au nouveau concept de mobilité ont été des plus diverses, allant de «Chouette, Roche fait enfin le bon choix» à «Non, mais ça va pas la tête? Je pars chez Novartis», précise Geo Adam, responsable du développement du site chez Roche. Ces réactions ont montré que l'on touchait là

d'employés: les travailleurs en équipe, les parents d'enfants en âge préscolaire placés en garderie de jour et les personnes ne pouvant se passer d'une voiture pour des raisons de santé peuvent demander une place payante. Chaque collaborateur de Roche n'ayant pas de place fixe a en outre droit à un maximum de cinq places gratuites d'une journée par mois. Une excellente infrastructure est mise à la disposition des pendulaires cyclistes: 1300 places de stationnement couvertes à Bâle, 400 à Kaiseraugst, kits de réparation, stations de gonflage ou de rechargement pour vélos électriques, douches et vestiaires avec armoires à cadenas. Pour se déplacer sur l'aire de l'entreprise ou entre les services extérieurs, les personnes ne possédant pas de bicyclette peuvent en emprunter une

Ce sont les nouvelles constructions à Bâle et à Kaiseraugst, comme par exemple la tour «Bau 1» prévu pour 2015 au siège de Bâle, qui ont donné naissance au concept de mobilité actuel. Quelque 1900 collaborateurs dont les bureaux sont aujourd'hui disséminés dans la ville retourneront au siège principal. Les autorités ont donc lié leur permis de construire à la présentation d'un projet de mobilité bien étayé. Le coup d'envoi a été donné en automne 2009. Roche a procédé à un sondage parmi ses employés, sondage ayant donné des résultats sans équivoque: 51% des utilisateurs de places de stationnement se sont dits prêts à renoncer à leur voiture à condition de disposer de meilleures conditions générales. Le taux élevé de retours (67% sur quelque 9000 questionnaires

distribués) a aussi montré que le sujet ne laissait personne indifférent. Et Geo Adam de préciser qu'«un groupe de 16 personnes représentant les opinions de tout le monde s'est ensuite servi des données du sondage pour articuler les points clés du concept, avec le soutien de l'entreprise profimobil.»

Avantage à une grande entreprise

Le concept suscite un écho favorable parmi les experts de la mobilité. «Roche a opté pour la combinaison de mesures la plus efficace», explique Monika Tschannen-Süess, responsable des questions de mobilité au programme SuisseEnergie pour les communes. Gérer les places de stationnement en combinaison avec un bonus de mobilité constitue le nec plus ultra. «Les entreprises n'ont pas toutes le courage d'édicter un règlement aussi clair, en l'assortissant en outre du prélèvement d'un émolument.» Monika Tschannen-Süess ajoute que Roche est l'une des sociétés conseillées en aval du programme «Gestion de la mobilité dans les entreprises» de SuisseEnergie pour les communes du canton de Bâle-Ville. Roche ou l'hôpital cantonal de Baden (pour citer un autre exemple remarquable) ont lancé des projets-phares parmi les mesures de mobilité à haut potentiel d'impact. Pour les grandes sociétés, les choses sont cependant plus faciles que pour les petites entreprises. «Les trajets de service y sont plus courts, ce qui permet une participation plus directe et rend la mise en œuvre de mesures impopulaires infiniment plus ardue.»

Encourager le dialogue

Dans le domaine de la gestion de la mobilité, SuisseEnergie pour les communes collabore étroitement et depuis longtemps avec les communes et les entreprises de toute la Suisse. Le programme a lancé en 2005 une campagne à grande échelle sur la gestion de la mobilité au sein des entreprises. Un bilan intermédiaire de fin 2007 témoigne d'un engagement financier et personnel réel de la part des partenaires. 24 Cités de l'énergie, 3 autres communes intéressées et une fondation privée ont pris des engagements pour près de 2 millions de francs. La campagne est désormais reconduite sous la forme d'un programme pluriannuel (2008 à 2012). Monika Tschannen-Süess relève que «le programme a le vent en poupe, comptant actuellement plus de 30 responsables de projet et plus de 150 entreprises annoncées». Gérer la mobilité au sein des administrations et des entreprises est une mesure très efficace pouvant être mise en œuvre rapidement à des prix abordables. «Le programme «Gestion de la mobilité dans les entreprises» de SuisseEnergie encourage le dialogue entre les communes et les entreprises, ce qui donne lieu à un débat constructif sur les avantages d'une mobilité conçue en termes durables.»

Voyages d'affaires et gestion du parc de véhicules

Mis à part la gestion des places de stationnement – mesure majeure pour gérer la mobilité au sein des entreprises – d'autres instruments retiennent eux aussi l'attention. Hermann Scherrer, chef du secteur mobilité de l'Office fédéral de l'énergie (OFEN), évoque en l'espèce les déplacements professionnels, les voyages en avion pesant ici lourdement dans le bilan énergétique. «Ces voyages ont augmenté massivement ces dernières années en raison des prix modestes, favorisés par l'exemption des carburants pour avions de l'impôt sur les huiles minérales. Souvent aussi, on tend à oublier le facteur temps qui engendre lui aussi des coûts.» Il est convaincu que les voyages en avion pourraient aujourd'hui être relayés partiellement par des solutions meilleur marché et plus éco-compatibles, telles que les vidéoconférences et la téléphonie par Internet. S'y ajoute que le temps passé dans le train peut être mis à profit pour le travail d'une manière plus efficace que dans l'avion. Et pour terminer, une gestion judicieuse du parc de véhicules permettrait de réduire la consommation énergétique des voitures de fonction. Scherrer souligne qu'il faudrait calculer la totalité des coûts compte tenu non seulement du prix du véhicule, mais encore des coûts d'exploitation tels que la consommation de carburant, les frais de réparation, les taxes de circulation...

Faciliter l'accès

Bon nombre d'entreprises peinent encore à franchir le pas vers une gestion globale de la mobilité. «Plusieurs d'entre elles redoutent de s'y attaquer. C'est souvent parce que l'atout financier n'apparaît pas d'emblée et que le rapport coûts-utilité ne se répercute pas toujours sur l'entreprise, mais sur les collaborateurs et les clients», explique Hermann Scherrer. L'instrumentaire du site Web www.mobitool.ch - site gratuit - permet aux entreprises de surmonter les obstacles, d'accéder plus facilement au système et de s'épargner du travail. La plateforme comprend un «mobicheck» grâce auquel, à raison de cinq clics de souris seulement, les responsables environnementaux des entreprises peuvent se faire une première idée et obtenir de premières indications sur la mobilité durable. Mobitool.ch présente par ailleurs des études de cas, une liste exhaustive des facteurs d'émission par moyen de transport utilisé, une comparaison entre ces différents moyens ainsi qu'un outil d'analyse et d'évaluation. Le site a été lancé de concert par les CFF, Swisscom, les FMB et Öbu en mars 2010. Le programme SuisseEnergie soutient le projet.

(klm)

Les CFF développent leurs horaires en ligne avec un écobilan

Depuis la mi-octobre 2010, la personne qui souhaite par exemple voyager de Berne à Zurich, peut par un simple clic de souris sur l'horaire en ligne des CFF consulter son bilan énergétique et d'émissions de CO₂ pour le même voyage effectué en train ou en voiture.

En cliquant sur le champ «Environnement» de l'horaire en ligne, dans la vue détaillée d'une correspondance, le voyageur obtient le bilan écologique de son voyage. Le calcul est effectué en fonction de données moyennes prédéfinies, relatives au taux d'utilisation des véhicules. Ces données peuvent, au besoin, être adaptées individuellement. Les distances sont automatiquement multipliées par l'impact environnemental généré par un véhicule/kilomètre. Cet impact est déterminé à l'aide d'informations sur le bilan écologique: outre la consommation énergétique directe, le calculateur prend également en compte tous les facteurs indirects liés à la construction, à l'entretien et à l'élimination des véhicules et des voies. L'impact environnemental calculé est ensuite divisé par le nombre de personnes transportées. On obtient alors le bilan écologique du trajet par personne.

Informations complémentaires:

www.cff.ch/ecocomparteur

INTERNET

Roche Suisse:
www.roche.ch

Cité de l'énergie/SuisseEnergie pour les communes:
www.citedelenergie.ch

Plateforme de la mobilité durable pour les entreprises:
www.mobitool.ch