Modus - July 2024

Synthèse - Toolkit Mobilité Fondation Modus x EPFL

Sommaire

Contexte 3

Méthodes 3

Résultats 5

Ouverture 10

Références 11

Chef de projet Modus : Matthieu Gautrot

Responsable des programmes d'innovation : Dre Pauline Hosotte

Directeur : Dr. Guillaume Drevon

Contexte

Alors que l'État de Genève a mis en place le label Ecomobile en 2022 pour valoriser les entreprises réalisant un plan de mobilité, cette démarche reste encore assez peu appliquée au sein des institutions publiques comme privées genevoises (seules 29 certifications ayant été délivrées au 27 janvier 2025). Si les institutions de taille certaine peuvent plus facilement accéder à l'expertise de bureaux spécialisés, les coûts humains et financiers que cela représente pour les petites entreprises (TPE, PME) constituent un obstacle bien plus important. Par ailleurs, le nombre de bureaux possédant l'expertise pour les accompagner serait bien insuffisant pour soutenir une demande massive et concomitante des entreprises de tous types.

Face à ce constat, la Fondation Modus a construit en partenariat avec l'EPFL un outil gratuit, rapide et accessible à l'ensemble des organisations et entreprises pour leur permettre d'initier ou poursuivre une démarche de plan de mobilité. L'objectif de ce « Toolkit mobilité » est d'établir un diagnostic concis de la mobilité pendulaire et professionnelle des collaborateur·trice·s et de leur formuler des recommandations personnalisées ainsi qu'aux responsables mobilité, RH ou RSE des organisations et entreprises. L'objectif de la démarche est de donner aux entreprises et autres organisations l'opportunité de réaliser un diagnostic et de proposer des recommandations bénéfiques tant pour le bien-être et la santé des collaborateur·trice·s que pour le climat ainsi que l'attractivité de l'employeur. Les résultats exposés dans cette première note de synthèse s'appuient sur la collaboration entre la Fondation Modus et la Fondation Genève Place Financière (FGPF). En effet, avec le soutien de la FGPF, le Toolkit mobilité a pu être testé sur un panel d'institutions bancaires de la place genevoise. A ces entreprises s'ajoutent certaines entreprises, fondations et associations proches de la Fondation Modus également volontaires pour tester le Toolkit mobilité.

Méthodes

Le Toolkit mobilité se base tout d'abord sur un état des lieux de la situation actuelle de l'organisation : quelles mesures sont mises à disposition des collaborateur·trice·s pour les soutenir dans leurs déplacements domicile-travail et professionnels ? Ensuite, le diagnostic de la mobilité des collaborateur·trice·s est

réalisé à travers un questionnaire d'une dizaine de minutes en ligne. Ce questionnaire prend en compte notamment :

- Les critères d'accessibilité (offre de transport disponible aux lieux de domicile et de travail, temps, etc.)

- Les habitudes actuelles des personnes pour leurs déplacements domicile-travail et professionnels

- Les désirs étayant leurs choix de mobilité (rapidité, confort, environnement, etc.)

- Les contraintes de mobilité (accompagnement de personnes, charges lourdes, horaires spéciaux, etc.).

Ces éléments permettent à l'algorithme développé en collaboration avec l'EPFL de déterminer les modes de transport qui seraient les plus adaptés à chaque collaborateur·trice, se basant notamment sur plusieurs décennies de travaux de Prof. Vincent Kaufmann sur les logiques d'actions qui sous-tendent le choix modal (Kaufmann, 1997 ; Munafò et al., 2012 ; Kaufmann et al., 2019). L'innovation du Toolkit mobilité réside dans l'application de ces logiques d'action, en pratique, sur des recommandations concrètes afin de proposer des solutions individualisées et atteignables pour chacun·e.

Ainsi, les collaborateurs·trices obtiennent directement des recommandations sur leurs déplacements domicile-travail comme sur leurs déplacements professionnels. Une fois la campagne terminée, les données sont anonymisées, agrégées et transmises à l'employeur ou responsable mobilité. Ce *reporting* contient tant un bilan des émissions et enseignements sur les habitudes de déplacement actuelles des collaborateur·trice·s que sur les potentiels soulevés par les recommandations, en vue d'améliorer le soutien proposé par l'employeur.

L'ensemble de ce processus, de la définition des mesures en place au *reporting* basé sur les réponses au questionnaire, constitue une campagne du Toolkit mobilité. L'employeur est en mesure de réitérer la campagne lorsqu'il le souhaite, ce qui lui permet d'évaluer les effets des mesures mises en place et d'optimiser de manière itérative sa stratégie de soutien à la transition des habitudes de mobilité.

Résultats

Les recommandations aux collaborateur·trice·s

Les recommandations pour chaque collaborateur·trice contiennent d'abord les modes de transport que l'algorithme a placé en tête. Le retour met en avant certains avantages à utiliser ces modes. C'est également un moyen direct pour l'employeur de rappeler ou de communiquer sur les mesures en place pour aider à l'adoption de ce mode de transport. Sur la figure 1, l'outil a, par exemple, recommandé le vélo ou vélo à assistance électrique à une personne qui venait habituellement en scooter. La personne est informée des bénéfices du vélo notamment pour sa santé. Surtout, le Toolkit mobilité l'informe que son employeur met des aides en place pour l'accompagner si elle souhaite tester cette alternative (ici, en mettant à disposition des douches, casiers et vestiaires ainsi qu'en allouant à chacun·e un budget annuel pour l'achat d'équipement).

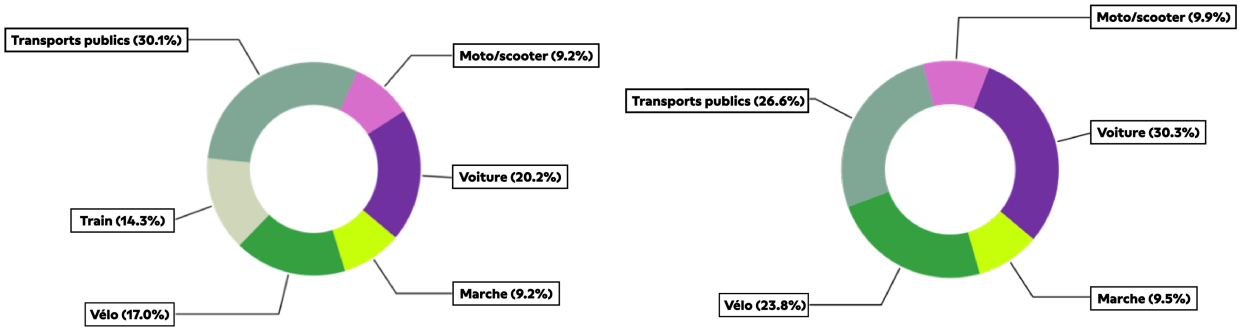
D'autre part, cette personne a indiqué se déplacer régulièrement à quelques kilomètres de distance pour des raisons professionnelles. L'employeur communique dans ce cas précis que des vélos d'entreprise sont à disposition pour ces déplacements professionnels, ce qui peut encourager la personne à adopter cette pratique du vélo également dans le cadre professionnel.

Exemple de recommandation faite à un·e utilisateur·trice du Toolkit mobilité

Le diagnostic pour l'employeur

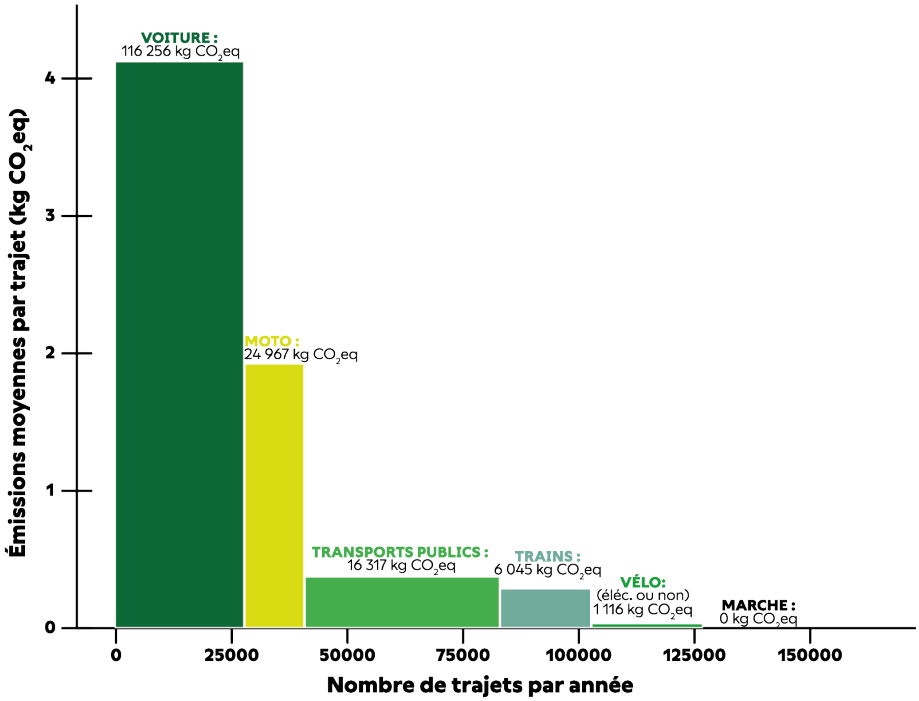
Une fois la campagne terminée, le diagnostic ainsi que les recommandations faites sont transmis, de manière complètement anonymisée et agrégée, à l'employeur. Les premiers résultats obtenus sur la dizaine d'entreprises ayant participé (pour 255 collaborateur·trice·s à ce jour) apportent des éclairages sur les pratiques de mobilité et les marges de manœuvre pour toutes les parties.

Premièrement, les parts modales actuelles, représentées sur la figure 2, montrent une cohérence avec les données de référence issues du Microrecensement mobilité et transport (MRMT, 2015) pour le motif travail. La forte représentation des transports publics et du train aux dépends de la voiture individuelle et du vélo s'expliquent par la localisation centrale des entreprises ayant testé l'outil.



Comparaison des parts modales du Toolkit mobilité (à gauche) avec les données MRMT 2015 (à droite)

Les émissions de gaz à effet de serre (GES), principal indicateur d'intérêt pour les rapports environnementaux des entreprises (scope 3, catégorie 6 des rapports ESG) et donnée centrale dans la lutte contre le changement climatique, sont calculées à partir de ces parts modales et des distances parcourues. La figure 3 montre que les modes motorisés (voitures, deux-roues motorisés), bien que mineurs en nombres de déplacements effectués (29,4%), sont responsables de l'écrasante majorité des émissions GES (85,7%).



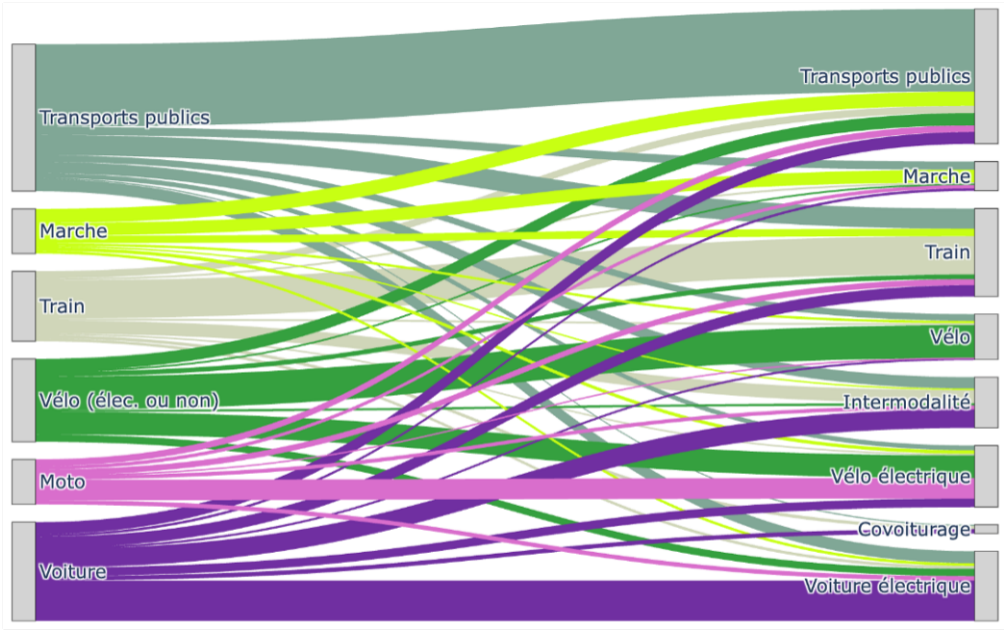
Émissions de GES par mode de déplacement pour les trajets domicile-travail, pour l'échantillon analysé

Les potentiels pour l'entreprise

Le diagnostic ci-dessus amène le questionnement suivant : quelles alternatives favoriser, et comment savoir quelles mesures adopter pour une entreprise, compte tenu de son contexte géographique et ses activités, pour soutenir ses

collaborateur·trice·s dans leur mobilité ?

L'analyse des recommandations en fonction des habitudes actuelles (figure 4) tente de répondre, en partie, à ces questions. A l'échelle de l'échantillon analysé, plusieurs enseignements peuvent être tirés. Premièrement, une majorité des recommandations faites sont alignées avec les habitudes actuelles ; la plupart des participant·e·s effectuent donc déjà leurs déplacements en adoptant des pratiques vertueuses lorsqu'elles sont disponibles et visibles. Cela montre également l'utilité du Toolkit mobilité pour aider les collaborateur·trice·s à optimiser et affiner leurs pratiques, tout en restant cohérant avec leurs appétences.



État des lieux (à gauche) et recommandations (à droite) faites aux collaborateur·trice·s ayant répondu au Toolkit mobilité

Un autre enseignement concerne la place de l'intermodalité (qui est la combinaison de plusieurs modes de transports sur un même déplacement) comme alternative à la voiture : compte tenu des contraintes personnelles éventuelles, le Toolkit mobilité a ainsi suggéré à de nombreuses personnes dont le lieu de travail est à proximité d'une gare d'utiliser une combinaison de modes de transport. Cela encourage les pratiques de mobilité intermodales qui sont aujourd'hui clés pour décarboner nos mobilités. La combinaison des modes de transport est rendue possible par une offre en transport suffisamment fournie, mais aussi et surtout par l'accompagnement des collaborateur·trice·s dans leur transition des mobilités et soulève toute la question des compétences à utiliser ces modes ensemble.

Ces enseignements ont pu servir de pistes de réflexion pour les entreprises participantes pour accompagner leurs collaborateur·trice·s dans l'intermodalité ou encore à subventionner des cours de vélo en équipe.

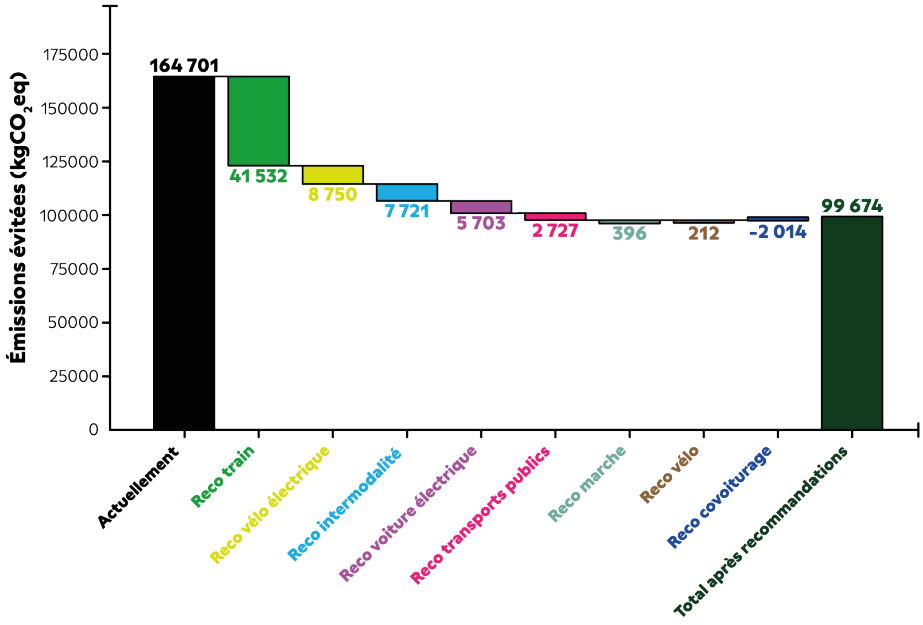
Aussi, il est à noter que les participant·e·s peuvent se voir recommander la voiture électrique dans les cas où il·elle·s n'ont pas d'alternative disponible pour se rendre à leur lieu de travail (dépendance à l'automobile). En parallèle, certaines personnes sont trop attachées à la voiture pour ce qu'elle est ou ce qu'elle renvoie (les automobilistes exclusifs, selon (Kaufmann, 2019)). Dans ce cas, des usages différents de l'automobile (covoiturage) ou un véhicule électrique peuvent être recommandés, et des actions comme la formations d'équipes de covoiturage ou la sensibilisation aux impacts de l'autosolisme peuvent être des pistes intéressantes pour l'employeur.

Enfin, ces recommandations peuvent se convertir en gains d'émissions GES. La figure 5 montre les gains d'émissions dans le cas où l'ensemble des recommandations proposées par l'outil seraient adoptées par l'échantillon. Sur la base de l'échantillon analysé, la quasi-totalité des économies de GES (97,9%) repose ainsi sur quatre recommandations de pratiques modales, à savoir :

- le train;
- le vélo à assistance électrique;
- l'intermodalité;
- la voiture électrique.

Toutefois, ces recommandations varient spécifiquement pour chaque entreprise selon son contexte propre.

Ces résultats confortent l'idée que cibler les actions des entreprises sur certaines mesures encourageant les modes avec le plus haut potentiel peuvent permettre d'atteindre des résultats d'un ordre de grandeur comparable aux objectifs climatiques affichés par le canton de Genève (des gains potentiels de 40% par rapport à la situation actuelle aligneraient Genève sur la trajectoire des -60% d'émissions GES par rapport à 1990, visée par le Plan Climat cantonal (DT, 2021)).



Émissions GES actuelles de la mobilité domicile-travail (à gauche) et gains par recommandation adoptée jusqu'au potentiel final (à droite)

Finalement, l'analyse faite par l'outil et transmise aux employeurs a permis de confirmer, infirmer ou alimenter les réflexions en cours concernant des mesures de soutien à la mobilité des collaborateur·trice·s. C'est également un intérêt de la démarche proposée par le Toolkit mobilité : réitérer le diagnostic à la suite de l'adaptation de la stratégie mobilité de l'entreprise et/ou périodiquement, afin de suivre et communiquer sur les progrès et l'efficacité des mesures en place ainsi qu'obtenir un retour des collaborateur·trice·s.

Le Toolkit mobilité conclut chaque campagne de diagnostic en conseillant et indiquant les ressources pertinentes pour poursuivre la démarche de gestion de la mobilité dans l'entreprise (conseiller·ère·s en gestion de la mobilité, aides communales, etc.). Dans cette perspective, les données du diagnostic peuvent être transmises à un bureau spécialiste pour la poursuite des analyses.

Ouverture

La première phase du projet a conduit à un outil fiable, facile d'utilisation, rapide et gratuit pour accompagner les entreprises dans une démarche de plan de mobilité d'entreprise, qu'elle soit déjà entamée ou non. Les retours obtenus lors des tests ont conforté l'idée qu'un tel outil était manquant et utile pour les entreprises, en particulier les entreprises n'ayant pas les capacités financières pour se faire accompagner par un bureau spécialisé actuellement, ou ne mesurant pas l'ampleur des impacts de la mobilité de leur collaborateur·trice·s. Ces retours ont également

mis en évidence certaines améliorations possibles de l'outil qui sont actuellement en cours de réalisation pour la prochaine phase de tests à l'automne 2025 (notamment sur la précision des recommandations pour les déplacements professionnels). Cela dans le but de proposer le Toolkit mobilité entièrement automatisé (y compris sur le *reporting* et les rendus en fin de campagne) et mis à disposition en libre accès pour toutes les organisations souhaitant s'en saisir, dès l'hiver 2025-2026.

Références

Kaufmann, V. (1997). Sociologie de la mobilité urbaine : la question du report modal (Dissertation doctorale).

Munafò, S., Christie, D. P., Vincent, S., & Kaufmann, V. (2012). Typologie et évolution des logiques de choix modal chez les actifs motorisés urbains-Étude comparée des agglomérations de Genève, Lausanne, Berne et Yverdon-les-Bains.

Kaufmann, V., González Villamizar, J., Bernier, E., Drevon, G., & Messer, M. A. (2019). Analyse des logiques de choix modal auprès de la population active du Grand Genève.

DT Département du Territoire (2021). Plan Climat Cantonal 2030, 2ème génération (État de Genève, Plans directeurs cantonaux).