

# Un PDE source d'économies

## Le cas de l'entreprise Inficon AG au Liechtenstein

### 1 . Démarche du plan de mobilité

Motivations > Objectifs > Obstacles > Budget

### 2 . Actions du plan de mobilité

Vélos > Transports en commun > Autopartage > Voitures particulières > Conseils en mobilité et communication

### 3 . Évaluation

Impacts pour l'entreprise > Impacts pour les employés > Impacts pour la collectivité > Impacts pour l'environnement > Difficultés rencontrées

Inficon AG est une petite entreprise qui par son volontarisme a révolutionné les pratiques locales en matière de mobilité. La mise en place d'un PDE lui a notamment permis d'éviter la construction d'un deuxième niveau de parking souterrain avec une économie à la clef de 122 000 francs suisses (80 000 euros) par an. Pionnière dès 1999, Inficon AG a contribué au déploiement des démarches PDE au Liechtenstein. Depuis 2008, le gouvernement de la Principauté subventionne des Plans de Déplacements pour l'ensemble de l'administration nationale ainsi que des écoles (Gestion de mobilité de service ou BMM : Betriebliches Mobilitätsmanagement).

Inficon AG a remporté un prix spécial lors du Trophée européen d'EPOMM 2008 à Londres, en tant qu'exemple à suivre en termes de gestion de mobilité.

### **Identité de l'entreprise**

#### **Nom de l'entreprise**

\* *Inficon AG*

#### **Type d'entreprise**

\* *Entreprise d'appareils de mesure pour la technologie du vide, destinés au marché mondial*

#### **Taille de l'entreprise**

\* *220 employés sur le site du Liechtenstein*

\* *800 employés répartis dans 12 pays*

#### **Chiffres d'affaires**

\* *169 millions d'euros pour l'ensemble de la société en 2007*

#### **Site internet**

\* <http://www.inficon.com>



## Contexte géographique

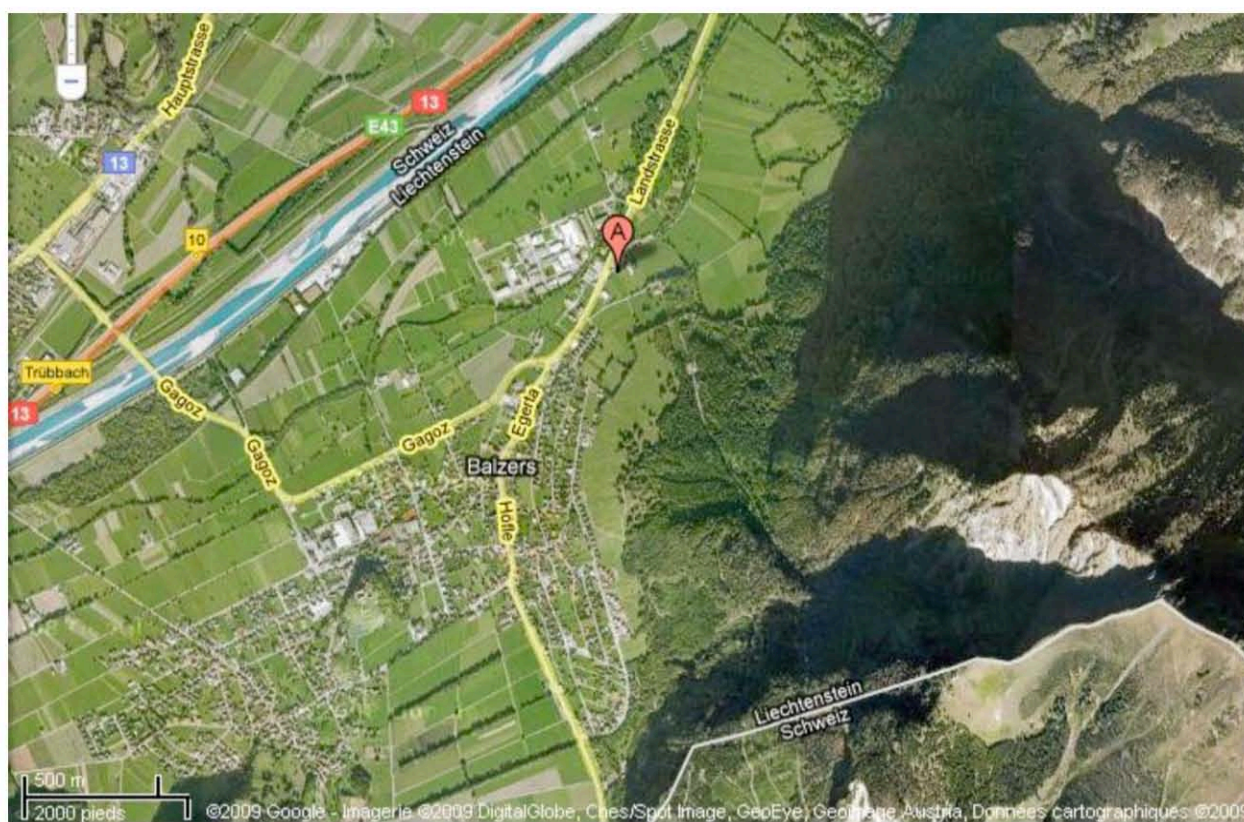
**Pays :** Liechtenstein, 34 000 habitants pour une superficie de 160 km<sup>2</sup>

**Ville :** Balzers se situe dans la partie Sud du Liechtenstein. Cette ville compte 4 420 habitants en 2005, pour une superficie de 19,6 km<sup>2</sup>, d'où une densité très faible de 226 habitants au km<sup>2</sup>.

Source : [www.worldmapfinder.com](http://www.worldmapfinder.com)

## Implantation locale :

- L'entreprise Inficon se situe en périphérie de la ville de Balzers, dans une zone rurale, à 2 km de la frontière avec la Suisse.



## 1. Démarche du plan de mobilité

### Motivation

- Trouver une alternative à la construction coûteuse de deux niveaux de garage souterrain sous un nouveau bâtiment de production

### Objectif

- Réduire le taux d'utilisation de la voiture particulière à 40 % chez les employés.

### Obstacles

- L'entreprise se situe dans une zone rurale.
- Le site est entouré de montagnes hautes.
- Le personnel est composé d'environ 70 % de frontaliers qui viennent de Suisse tous les jours.
- Les pistes cyclables sont rares.
- La voiture est au Liechtenstein un symbole très fort de réussite sociale.

### Budget

- Le coût financier de l'ensemble du plan de mobilité au sein d'Inficon est d'environ 68 500 euros par an. Toutefois, cet investissement est compensé par les recettes de 30 000 euros générées par le stationnement en souterrain des employés.
- Ce coût se répartit de la façon suivante : 30 000 euros de contribution à la mobilité des employés par la contractualisation avec des compagnies de transport, 30 000 euros pour les primes ajoutées aux salaires, 6 000 euros pour l'autopartage (entreprise Mobility Carsharing Suisse), 1 500 euros pour les tombolas en faveur des mobilités alternatives, et 1 000 euros pour toutes les actions promouvant le vélo.

## 2. Actions du plan de mobilité

### Vélos

- Un garage à vélo se situe juste devant l'entrée principale de l'entreprise et comprend 48 places de stationnement.
- L'entreprise propose des vestiaires, des cabines de douches et met à disposition des serviettes de bain pour les cyclistes.
- Un employé qui présente une facture pour l'achat d'un casque de vélo reçoit 30 francs suisses (20 euros) de la part d'Inficon, même dans le cas où ce casque est pour l'un de ses proches (dans l'optique où, si l'un de ses proches a un accident, l'employé en sera affecté, et son travail également).
- Un réparateur de vélos vient une fois par an sur le site de l'entreprise pour réparer tous les vélos gratuitement (ce qui équivaut à 40 francs suisses par bicyclette, soit 27 euros).

### Transports en commun

- Inficon et d'autres employeurs de Balzers versent tous les ans environ 30 000 francs suisses (20 000 euros) aux compagnies de transport de proximité, afin qu'une ligne de bus desserve l'entreprise une fois le matin et quatre fois en fin d'après-midi (arrêt juste devant l'entrée principale d'Inficon).

### Autopartage

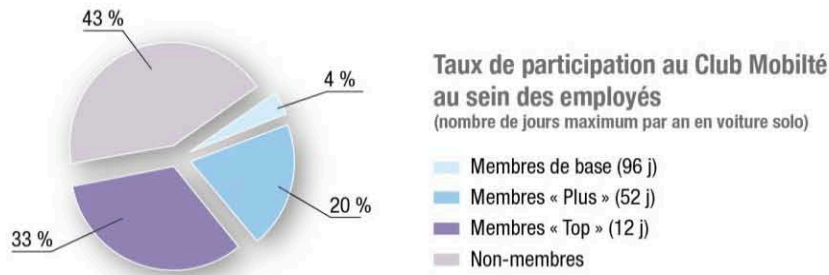
- Les employés qui sont membres du « Club Mobilité » d'Inficon sont automatiquement membres du système d'autopartage Mobility Carsharing Suisse. Ils peuvent ainsi utiliser gratuitement pendant leurs jours de travail les véhicules Mobility (dont un est garé juste devant l'entreprise).

### Voitures particulières

- Les places de stationnement du parking souterrain sont payantes. Un système de tarif en fonction de la distance entre le domicile et l'entreprise a été mis en place. Par exemple, un employé qui peut faire le trajet à vélo ou en bus (moins de 60 minutes en transport en commun) peut avoir un abonnement au prix de 720 francs suisses (478 euros) pour une place de parking à l'année. Un employé qui habite plus loin (plus de 60 minutes en transport en commun) ne paye que la moitié (239 euros).

### Conseils en mobilité et communication

- Les employés peuvent s'inscrire au « Club Mobilité » au sein de l'entreprise. Il y a trois catégories de membres, et chaque membre s'engage, en fonction de sa catégorie, à ne pas dépasser un certain nombre de trajets seul dans sa voiture et reçoit une prime correspondant à son effort. Ainsi, les « membres de base » du Club Mobilité s'engagent à ne pas venir au travail plus de 96 jours par an seul en voiture, et reçoivent une prime de 100 francs suisses par an (66 euros). Ils représentent 4 % des employés d'Inficon. Les membres « Plus » du Club Mobilité ne viennent que 52 jours par an au travail seul en voiture, et reçoivent une prime de 380 francs suisses par an (252 euros). C'est le cas d'environ 20 % du personnel d'Inficon. Enfin, les membres « Top » se limitent à 12 jours par an, et reçoivent une prime de 500 francs suisses par an (332 euros). Ils représentent un tiers du personnel.



Source : Graphique IAU ÎdF construit à partir de « A bicyclette, séduits », CIPRA (Commission Internationale pour la Protection des Alpes)

- Ce « Club Mobilité » soutient tous les processus de management de la mobilité au sein de l'entreprise ; tous les collaborateurs peuvent s'y affilier gratuitement aux conditions prédéfinies, pour profiter des avantages offerts, comme par exemple la prime de mobilité, la participation à des tombolas, et l'utilisation gratuite des véhicules de Mobility CarSharing Suisse

### 3. Évaluation

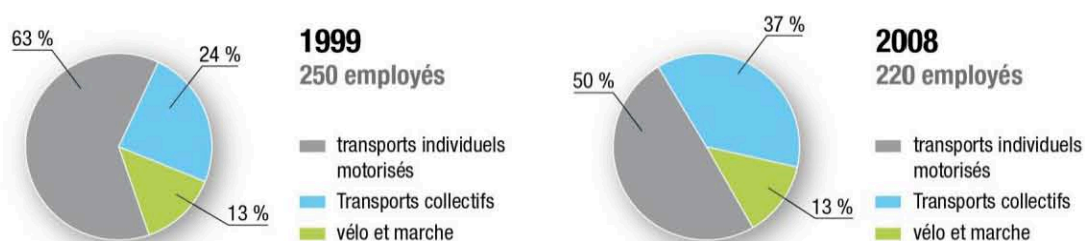
#### Impacts pour l'entreprise

- Sans la mise en place du PDE, la construction de deux niveaux de parking souterrain de 100 places de stationnement chacun aurait généré une charge de 426 000 francs suisses (280 000 euros) par an, alors que le coût financier de la gestion de la mobilité et de la construction d'un seul niveau de parking est d'environ 304 000 francs suisses (200 000 euros) par an. Inficon réaliserait des économies annuelles de l'ordre de 122 000 francs suisses (80 000 euros) selon leur estimation.
- L'entreprise économise également le coût des jours de congés maladie évités, car elle enregistre un des taux de maladie les plus bas de tout le Liechtenstein : les employés ne sont en moyenne qu'une fois par an en arrêt maladie, d'une durée de trois ou quatre jours.

#### Impacts pour les employés

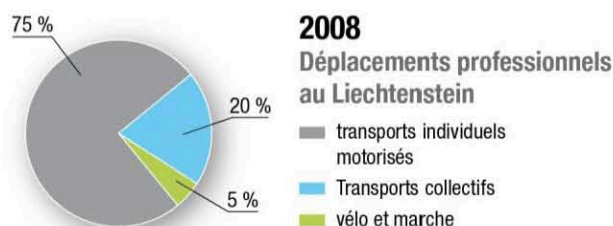
- L'évolution des parts modales des employés entre 1999 et 2008 illustre les impacts du PDE sur le choix des modes de transport par les employés. La stagnation de la part « vélo » malgré les efforts du PDE portés sur ce mode de transport se justifie par la nouvelle localisation du bâtiment en 2002. En effet, le nouveau bâtiment se situe pour 65 % des employés à environ 1,5 kilomètres plus loin que l'ancien bâtiment et sa nouvelle localisation engendre également un temps passé dans les transports publics plus long d'environ 6 minutes. Les actions de promotion du vélo ont donc permis de maintenir la part modale vélo due à la délocalisation du bâtiment :

Évolution des parts modales des déplacements professionnels des employés entre 1999 et 2008



Source : Graphique JC construit à partir de : "Application Form EPOMM Award 2008, International Transport Forum, 2008"  
[http://www.epomm.org/ecommm2008/ecommm\\_presentations\\_london.html](http://www.epomm.org/ecommm2008/ecommm_presentations_london.html)

- Les bons résultats sur les parts modales des employés en 2008 peuvent s'apprécier par comparaison à celles de l'ensemble des déplacements de la population active du Liechtenstein et des frontaliers. Par exemple, le taux d'utilisation du vélo pour aller travailler est seulement de 5 % pour l'ensemble du Liechtenstein alors qu'il s'élève à 13 % chez Inficon :



Source : Graphique IAU îdF construit à partir de : "« Changer d'attitude et de comportement dans les déplacements professionnels », Plan de mobilité d'entreprise, INFICON AG, Georg Sele, Novembre 2008

## Impacts pour la collectivité

- Inficon invite depuis des années des élus et d'autres entreprises pour leur faire partager son expérience. L'expérience d'Inficon a permis le déploiement du concept de Management de la Mobilité au Liechtenstein. Le PDE d'Inficon aurait aussi convaincu l'État et les autorités locales d'améliorer les infrastructures pour les vélos, afin qu'elles soient plus sûres et sans discontinuité jusqu'à l'entreprise.

## Impacts pour l'environnement

Impacts environnementaux des déplacements domicile-travail des employés	Enquête 1999	Enquête 2008
Consommation énergétique	50%	35%
Emission de CO2	60%	60%

Source : Tableau IAU îdF construit à partir de : "Application Form EPOMM Award 2008, International Transport Forum, 2008"  
[http://www.epomm.org/ecomm2008/ecomm\\_presentations\\_london.html](http://www.epomm.org/ecomm2008/ecomm_presentations_london.html)

## Difficultés rencontrées

- L'équipe du club mobilité de l'entreprise craint particulièrement une augmentation de la part modale des deux-roues motorisés.
- Inficon est encore loin de son objectif environnemental défini en 2000 : 40 % seulement de transports individuels motorisés.

---

### Sources :

- [http://www.liechtenstein.li/fr/portal\\_fuerstentum\\_liechtenstein-fremdsprachig/fl-fremdsprachig-home.htm](http://www.liechtenstein.li/fr/portal_fuerstentum_liechtenstein-fremdsprachig/fl-fremdsprachig-home.htm)
- Application Form EPOMM Award 2008, International Transport Forum, 2008 [http://www.epomm.org/ecomm2008/ecomm\\_presentations\\_london.html](http://www.epomm.org/ecomm2008/ecomm_presentations_london.html)
- Presentation Power Point EPOMM Award 2008, « Mobility Management in a non-urban area », Georg Sele, Inficon Ltd.
- « A bicyclette, séduits », CIPRA (Commission Internationale pour la Protection des Alpes)
- <http://www.cipra.org/de>; <http://www.mobilesliechtenstein.li/>
- « Changer d'attitude et de comportement dans les déplacements professionnels », Plan de mobilité d'entreprise, INFICON AG, Georg Sele, Novembre 2008