



Photo: efp/press/François Aussenans

Au Luxembourg, la mobilité est conçue comme étant multimodale

# A pied, à cheval ou en covoiturage...

Les politiques de mobilité des entreprises: mode d'emploi

Marc Fassone

Les pouvoirs publics font ce qu'ils peuvent pour absorber le flot des salariés se rendant quotidiennement au travail.

Avec au cœur de leurs politiques une notion centrale: le covoiturage. Un thème qui a fait florès durant la dernière campagne électorale. Citons le concept de «voies réservées aux véhicules à utilisateurs multiples» qui a mis d'accord toutes les sensibilités politiques.

Dans le prolongement des élections législatives, l'accord de coalition reconnaît que la mobilité est l'un des plus grands défis que doit relever le pays, tant d'un point de vue économique qu'environnemental et que cela doit aller plus loin que le seul covoiturage. En ayant conscience de la difficulté: la géographie du pays – des villes de taille moyenne, beaucoup de villages et de zones industrielles et commerciales – rend impossible un recours systématique aux techniques de mobilité douce. Des techniques définies comme étant les modes de transport n'utilisant pas d'énergie polluante et ne rejetant pas de gaz à effet de serre. Soit

Plutôt que de politiques, il vaut mieux parler de pratiques. Des pratiques qui s'additionnent afin de créer un équilibre optimum entre les nécessités des employés, la situation de l'entreprise et les politiques publiques. Des pratiques qui, sous l'impact de la Troisième révolution industrielle, tendent peu à peu à se répandre et à se généraliser.

les véhicules non motorisés, les moyens de locomotion à assistance électronique, électrique ou au gaz naturel (vélo, trottinette, marche, rollers, etc.). Dans les cinq années à venir – et ce dans le prolongement de la stratégie pour une mobilité durable Modu 2.0 adoptée en mai 2018 dont l'objectif est d'ici 2025 de réduire l'intensité du trafic aux heures de pointe tout en transportant 20% de passagers de plus qu'actuellement –, le gouvernement prévoit l'élaboration d'un plan national de mobilité afin d'identifier les mesures et les infrastructures nécessaires. Dans un contexte transfrontalier évidemment. Un Observatoire de la mobilité, chargé de trouver les synergies avec le secteur privé est également au programme. Tout comme des aides financières pour les communes et les entreprises. Sans oublier la gratuité des transports dans moins d'un an maintenant. Le tout au service de la mobilité multimodale.

Pour être complet, il faut citer le lancement de l'app CoPilote, une plateforme favorisant le covoiturage, lancée par le gouvernement en mai 2018.

Mais, en attendant cela, au quotidien et sur le terrain, que font les entreprises?

Il n'existe pas au Luxembourg d'obligation d'établir un plan de mobilité (PDM) comme c'est par exemple le cas en France où, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2018, toute entreprise est tenue, si elle emploie plus de 100 salariés sur un même site, d'établir un tel PDM et de le communiquer aux autorités compétentes – normalement la Région ou la Métropole, constate Sarah Mellouet, économiste à la fondation Idéa.

Une obligation issue en France de la loi «relative à la transition énergétique pour une croissance verte». L'optique est claire.

Ces plans concernent aussi bien les trajets domicile-travail que les déplacements professionnels, y compris pour les visiteurs, prestataires et fournisseurs. On y trouve, pêle-mêle des règles relatives au télétravail, à la flexibilité des horaires, au recours aux transports en commun, au covoiturage, (...)

**Il n'existe pas au Luxembourg d'obligation d'établir un plan de mobilité comme c'est le cas en France.**

aux parkings partagés. L'objectif est clairement de favoriser l'usage des modes de transport autres que l'automobile.

Une telle mesure dans le Plan national de mobilité ferait sens. Le Parti démocratique (libéral) était d'ailleurs favorable, durant la campagne, à la mise en place de tels dispositifs sous la houlette d'un «mobility manager».

Mais on n'en est pas encore là.

Au Luxembourg, les politiques de mobilité relèvent donc du bon vouloir des entreprises. «C'est du cas par cas», détaille Luca Macchi de l'IMS (Institut du mouvement social). Il conviendrait peut-être mieux de parler de pratiques. On relève en effet de nombreuses initiatives individuelles, bien souvent de nature parcellaire, centrées sur le covoiturage.

Des exemples?

De plus en plus de sociétés utilisent ou se dotent en interne de logiciels permettant aux employés de s'organiser entre eux. Avec, comme carotte, des avantages particuliers comme la garantie d'accéder à des emplacements de parking privilégiés pour les covoitureurs. Une mesure qui se conjugue efficacement avec la réduction volontaire du nombre de places de parking.

L'idée est de faire baisser la proportion de trajets domicile-travail effectués en voiture.

Les entreprises concernées regardent également avec attention les déplacements professionnels. La gamme de solutions est étendue et inclut la fourniture de véhicules électriques ou hybrides – véhicules qui ne représentent pour l'instant que 1,51% du parc luxembourgeois, soit 6.266 voitures –, de vélos électriques, de cartes train-bus-tram. Les plus audacieux utilisent les remboursements des frais de déplacement afin d'inciter à prendre les transports en commun.

Enfin, dans les entreprises ayant une certaine taille et les moyens associés – principalement dans les services financiers – on commence à se doter d'un «mobility manager». Il s'agit d'une personne référente dont le rôle est d'aider les salariés à optimiser leur utilisation des transports. L'incarnation du fait que la politique de mobilité devient un enjeu stratégique pour les services de ressources humaines des entreprises. Dans un contexte où le temps de parcours des salariés augmente un peu plus tous les ans, où les salaires luxembourgeois perdent

**La principale mesure prise par les entreprises pour la mobilité de leurs salariés est en réalité... la gratuité du parking.**

– un peu – de leur attractivité vis-à-vis des pays frontaliers et où la recherche d'un meilleur équilibre entre vie privée et vie professionnelle devient une valeur cardinale chez les gens, passer plusieurs heures par jour dans les transports devient un problème en matière de recrutement, voire de rétention des talents.

Une manière également d'éviter de rajouter une pression sur le secteur immobilier en évitant une forte augmentation de la demande émanant de frontaliers fatigués...

Le télétravail est également une solution envisagée par les entreprises.

Mais, une solution qui a ses limites.

Un consensus s'est réalisé sur le fait qu'il s'agit d'un outil permettant de faciliter la mobilité. Mais c'est loin d'être la panacée. Ne serait-ce que parce qu'il ne peut pas concerner tout le monde. *Le Jeudi* a d'ailleurs consacré un dossier à cette question dans son édition du 25 octobre 2018.

Néanmoins, le télétravail continue à se développer dans des formes nouvelles. La tendance est à l'implantation près des frontières de bureaux où d'espaces de coworking dédiés au télétravail. Une manière pour l'employeur de réduire les problèmes techniques, organisationnels, voire fiscaux du télétravail et pour l'employé de préserver une certaine forme d'équilibre vie privée-vie professionnelle. Un domicile n'est pas un bureau. Transformer l'un en l'autre peut devenir source de tensions familiales.

Cet engagement des entreprises dans une mobilité raisonnée n'est pas sans contradictions. Dont la majeure est la voiture de fonction, clé de voûte des packages salariaux. Plus qu'une tradition: une coutume.

La voiture de société, c'est 20,9% du parc grand-ducal selon les données d'une étude réalisée par le cabinet d'audit KPMG. Soit 48.481 véhicules. Un nombre en progression de 1.583 unités, note le rapport qui pointe néanmoins le fait qu'en valeur relative, la part de marché a reculé de 1,1%.

La moitié de ce parc est constituée de véhicules en leasing. Ces voitures sont considérées comme des avantages en nature et sont taxées comme tels. La réforme fiscale de 2017 a favorisé les voitures les moins polluantes. Mais l'actuel système fiscal des frais de déplacement professionnel ne prend pas en compte les objectifs environnementaux d'aménagement du territoire dont la fi-

nalité serait de rapprocher les actifs de leur lieu de travail et de limiter les déplacements individuels, constate Sarah Mellouet pour qui le cadre relatif aux frais de déplacement devrait évoluer dans un sens plus militant.

La gratuité des transports devrait faire évoluer cela. Du moins pour les résidents.

Existe-t-il des solutions alternatives à la voiture de fonction dans les packages RH? A part favoriser les voitures électriques et hybrides, l'heure est encore au tâtonnement. Actuellement, toujours selon les données de l'étude KPMG, 86% du management des entreprises a droit à sa voiture en leasing contre seulement 26% des employés ordinaires.

Les sociétés de leasing et de gestion de flotte, face à ces évolutions de la demande des entreprises, rajoutent à leur business de base une couche de services.

C'est, par exemple, le cas d'ALD Automotive, qui a noué un partenariat avec Moo-vee, startup luxembourgeoise spécialiste de la gestion du partage des véhicules en entreprises afin de pouvoir offrir des solutions de mobilité partagée.

Ces mesures, en termes d'efficacité, relèveraient-elles d'un inventaire à la Prévert?

Cela est difficile à mesurer.

Mais empiriquement, force est de constater que la circulation est loin de se fluidifier aux heures de pointe. Et avec 33 voitures mises en circulation par jour actuellement, cela ne devrait pas s'arranger.

Si on prend un peu de hauteur, «il ressort de plusieurs enquêtes que la principale mesure prise par les entreprises pour la mobilité de leurs salariés est en réalité... la gratuité du parking», constate Sarah Mellouet citant différentes enquêtes.

Dont l'enquête «Mobilité des entreprises dans la région Sud» menée par le Liser (Institut luxembourgeois de recherche socio-économique) et publiée en 2017. Etude dont il ressortait que 94% des employés bénéficiaient d'un stationnement gratuit et que seulement 4% des employeurs offrent un mPass (carte train-bus-tram) à leurs employés. Le parking, c'est un plus pour les salariés. Surtout dans la région Sud où l'étude pointait leur dépendance à l'automobile. 88% d'entre eux l'utilisaient alors que seulement 8% des sondés pratiquaient le covoiturage. Quant au transport en commun, sa part d'utilisation était réduite (...)

