

Succès réjouissants pour la mobilité douce

La mobilité douce occupe les esprits en ces temps de lutte contre le réchauffement climatique. L'action conjuguée des collectivités publiques, des entreprises et des citoyens commence à porter ses fruits.

PAR PHILIPPE LEBET



L'obtention d'un permis de construction est liée à une limitation du nombre de places de parking. Chez Johnson & Johnson, on favorise le covoiturage. CHRISTIAN GALLEY

Les mentalités changent, comme la vague verte des dernières élections fédérales l'a montré. Développement des transports publics, essor du covoiturage, culture de l'autopartage et du vélopartage: tout s'accélère. Les gens admettent devoir changer, mais passer à l'acte ne constitue pas une sinécure. «L'offre existe, reste à stimuler les pratiques», relève Leila Pamingle, directrice de l'association Ecoparc. L'exercice, d'une grande complexité dans la mesure où il touche aux habitudes, commence par une analyse des flux quotidiens. Une domiciliation dans une autre localité que celle où l'on travaille a conduit à l'émergence croissante des pendulaires. «Le phénomène est sensi-

ble, parce que c'est un aspect du développement durable qui concerne la liberté individuelle», résume Leila Pamingle.

Plan mobilité

La tendance est aux solutions multimodales: délivrer un message en proposant des offres flexibles. La mobilité revêt une connotation socio-économique faisant davantage appel à l'émotion qu'à la rationalité. Posséder une voiture correspond encore à un statut social, même si les jeunes en détiennent de moins en moins, «dans un contexte où l'urgence de passer son permis de conduire a disparu», constate la directrice d'Ecoparc.

Des jeunes qui désormais intègrent le facteur mobilité quand

il faut choisir un emploi. Les entreprises cherchent des compétences pas toujours disponibles à proximité. Et elles ne peuvent multiplier les places de parc à l'infini, alors que les transports publics n'offrent que peu d'alternatives face au travail continu en équipes et à l'implantation des zones industrielles en périphérie.

«Aujourd'hui, toute entreprise doit intégrer un plan mobilité», souligne Pierrick Desuzinges, responsable environnement, santé, sécurité et durabilité chez Johnson & Johnson (J&J) à Neuchâtel. La contrainte est importante, sachant que 80 à 90% des employés viennent travailler en voiture. L'obtention d'un permis de construction est liée à une limitation du nombre

de places de parking. L'époque d'un stationnement pour chacun est bien révolue.

Nouveaux instruments

Dans le cadre de son activité entamée il y a quinze ans sur les sites neuchâtelois de J&J – dont celui du Locle qui a été repris l'an passé par Jabil – Pierrick Desuzinges s'est aperçu que la problématique s'inscrivait dans une démarche d'innovation, avec à la clé non seulement une réduction des coûts, mais aussi une reconnaissance en termes d'image. «Se soucier de la mobilité de ses employés existait il y a 50 ans, avant de disparaître dans le sillage de l'individualisme», remarque-t-il.

Trouver des solutions passe souvent par une coopération entre entreprises d'une même zone industrielle. Sur les hauts de Neuchâtel, où est implantée celle de Puits-Godet et Pierre-à-Bot (plus de 1500 emplois), une association – dont Pierrick Desuzinges est vice-président – développe de nouveaux instruments pour régler les problèmes de mobilité. Comme par exemple favoriser le covoiturage pour des collaborateurs en leur réservant des places et en leur octroyant une prime; ou dialoguer avec le canton pour rendre les transports publics plus attractifs. Et justement, le covoiturage est une affaire qui commence à

rouler. Introduit dès 2011 via le programme européen Interreg, le dispositif que coordonne l'association arcjurassien.ch s'adressait d'abord aux déplacements domicile-travail des frontaliers. Il s'est aujourd'hui élargi à tout trajet qui a l'Arc jurassien franco-suisse pour origine ou destination. Il implique 19 partenaires territoriaux, concerne 580 000 habitants et 274 000 emplois, dont 40 000 frontaliers.

Horaires fixes

«Le modèle marche mieux avec l'industrie, grâce aux horaires fixes», note Benoît Morel, chef de projets coopération transfrontalière auprès d'arcjurassien.ch. Ce dernier confirme que des communautés de covoitureurs se créent plus aisément là où des entreprises sont regroupées. Et le dispositif fait des émules, le covoiturage ayant doublé depuis 2011. On parle aujourd'hui de 180 sociétés qui y recourent, avec 41 000 employés potentiels. Les 6800 covoitureurs répertoriés économisent annuellement chacun en moyenne 6500 km et 1100 kg de CO₂. La diminution de leurs dépenses de transport – environ 18 millions de francs par an – est réinjectée dans l'économie locale. Adhérer au dispositif ne coûte rien aux entreprises. «Celles-ci doivent par contre désigner une personne

de référence qui est le relais du dispositif à l'interne», précise Benoît Morel.

Les entreprises adhérentes (covoiturage-arcjurassien.com) ont accès à différents supports de promotion et à des animations in situ. Elles participent au challenge annuel interentreprises ou peuvent encore profiter d'outils favorisant le covoiturage.

Du coup, l'autosolisme (circuler seul en voiture) recule. Au-delà, passer les frontières autrement qu'en voiture reste problématique, admet Benoît Morel. A ce titre, il sera intéressant d'observer le comportement des pendulaires lorsque la ligne CFF Neuchâtel-La Chaux-de-Fonds sera fermée huit mois durant en 2021 pour cause de travaux, lâche-t-il. Le Grand Conseil vient de refuser la gratuité des bus de remplacement.

La discussion avec les collectivités publiques est primordiale pour garder l'attrait d'un site, conclut Pierrick Desuzinges. Au Locle, le responsable de J&J a contribué au lancement de la nouvelle ligne de bus desservant la zone industrielle des Saignoles, avec son millier d'emplois bientôt. Son financement est assuré pour un tiers par des entreprises (Jabil, Cartier Joaillerie et Audemars Piguet), le solde revenant à la Ville du Locle et à l'Etat de Neuchâtel.

“
Aujourd'hui,
toute entreprise
doit intégrer
un plan
mobilité.”

PIERRICK DESUZINGES
RESPONSABLE ENVIRONNEMENT, SANTÉ,
SÉCURITÉ ET DURABILITÉ CHEZ
JOHNSON & JOHNSON

Le vélo en libre-service entre dans les habitudes

Le vélo et la marche à pied constituent le cœur de la mobilité douce. Les offres ont fleuri dans les villes du canton. Dans le chef-lieu, Neuchâtelroule fête ses quinze ans avec une nouvelle saison qui commence le 1er avril. «Le concept est bien ancré», se réjouit Numa Glutz, chef de projet mobilité à la Ville de Neuchâtel.

L'offre de location de vélos en libre-service, étendue au Littoral dès 2015, sort pourtant d'un exercice 2019 sur une baisse de fréquentation, en raison des conditions météo et de la phase de transition vers le système Donkey Republic. Le nombre d'utilisateurs est toutefois en hausse. Car une catégorie de

convaincus émerge, prêts à utiliser le vélo par tout temps. «Le vélo est un moyen de transport rapide en milieu urbain. Il constitue un enjeu majeur», insiste le chef de projet. «Le succès de Neuchâtelroule montre que nous sommes sur la bonne voie.»

Numa Glutz relève notamment deux profils d'utilisateurs. En premier lieu, les pendulaires qui combinent le vélo en libre-service avec les transports publics, par exemple quand il pleut ou quand ils ont raté leur bus. Puis les noctambules, qui optent pour un cycle à partir de la place Pury afin de rentrer chez eux, parfois dans une localité autre que Neuchâtel.