

L'Institution genevoise de maintien à domicile « libère » ses employés de la voiture individuelle

La politique de défraiement des déplacements professionnels des entreprises prend trop souvent le parti de la voiture. A Genève, l'Institution de maintien à domicile mène depuis dix ans une politique de mobilité active pour ses employés. Et s'en frotte les mains tant les avantages sont probants.

Marcel Mühlestein aime flâner à pied à Genève. Mais dans son travail, il roule pour le vélo. Responsable mobilité durable à l'Institution de maintien à domicile (Imad) de Genève, il suit un parc de 244 vélos à assistance électrique – l'un des plus grands de Suisse – et de 174 vélos mécaniques que gère Genève-roule, association de réinsertion de prêt gratuit et de location de vélos dans le canton.

En 2015, 16 800 personnes résidant dans le canton de Genève ont reçu des soins et/ou de l'aide à domicile, permettant à nombre d'entre eux d'échapper à un séjour à l'hôpital ou en institution pour personnes âgées. Elles le doivent à 2200 professionnels, notamment des infirmiers/ères et des aides-soignants/es qui ont, pour venir chez eux, effectué un total de 300 000 heures de déplacement.

Lorsqu'on répartit ces 300 000 heures par modes de transport, cela donne 42 % à pied, 20 % à vélo, 12 % en autopartage et en co-voiturage, et 2 % en transports publics. Plus de 23,5 % – près d'un quart – sont passés en voiture individuelle. Des chiffres stables chaque année.

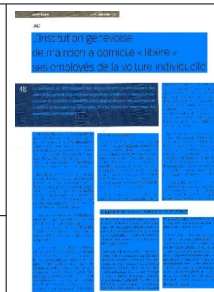
Le Plan mobilité de l'Imad, qui fête ses dix ans en 2016, est un succès. Et à entendre

Marcel Mühlestein, son principal artisan, le plus remarquable est l'adhésion des employés. « Mon travail consiste à proposer des solutions de mobilité douce ou partagée pour chaque équipe, voire chaque employé. Mais je n'ai à convaincre personne : tout le monde connaît très bien le terrain et vient vers moi avec des propositions », témoigne ce géographe de formation que la mobilité alternative a toujours passionné.

Enormes avantages

Un jour de 2006, la direction de l'Imad (FSASD à l'époque) décide de supprimer peu à peu les indemnités kilométriques des utilisateurs de leurs voitures privées à des fins professionnelles. En arrière-fond, la stratégie cantonale de développement durable incite tous les établissements publics autonomes à adopter un plan de mobilité. La mesure a de quoi indisposer plus d'un employé puisqu'ils recevaient 50 francs par mois + 0,7 centime par kilomètre parcouru pour tout déplacement professionnel effectué en véhicule privé.

« Mais dès que cette incitation financière est tombée, le personnel s'est tourné vers nos solutions », sourit Marcel Mühlestein. Les avantages ont séduit jusqu'aux plus sceptiques. Premier d'entre eux : une meilleure



La Revue Durable
1700 Fribourg
026/ 321 37 10
www.larevuedurable.com

Genre de média: Médias imprimés
Type de média: Presse spécialisée
Tirage: 6'500
Parution: 3x/année

N° de thème: 531.016
N° d'abonnement: 1082418
Page: 48
Surface: 129'451 mm²

équité de traitement (87 % des coûts de déplacement ne concernaient que 48 % des déplacements professionnels) et de meilleures conditions de travail. En 2003, un rapport mettait en évidence le stress des employés confrontés aux embouteillages, au manque de places de parking, aux amendes et aux retards aux rendez-vous.

Quatre ans après l'entrée en vigueur du plan mobilité, une étude clinique pilotée par Alain Golay, médecin spécialiste des maladies chroniques, diabète et obésité aux Hôpitaux universitaires de Genève, et Catherine Zumwald, responsable des pratiques professionnelles à l'Imad, met en exergue les effets positifs de l'activité physique accrue due aux changements de mode de transport : perte de poids (1 kg), chute du mauvais cholestérol dans le sang et de la tension artérielle.

« Cela fait baisser de 54 % le risque relatif de présenter un syndrome métabolique pouvant provoquer un infarctus », affirme Alain Golay (Dana-Classen, 2015). En prime, ces personnes en meilleure santé sont d'autant mieux placées pour parler hygiène de vie aux patients qu'elles assistent.

En outre, l'Imad ne paie plus qu'environ un million de francs pour l'utilisation des voitures privées de ses employés, contre quelque 2,5 millions en 2006. Bien que le nombre d'employés ait crû de 1800 à 2200, le parc des voitures de fonction, lui, a fondu. Et le calcul économique est vite vu : « Une voiture coûte de l'ordre de 1000 francs par mois, un vélo électrique à peu près 1500 francs par an », lance le responsable.

Chariot remorque à vélo

Selon Marcel Mühlestein, tout le monde peut se passer de voiture s'il n'a pas de longues distances à parcourir. De fait, la plupart du personnel rayonne autour d'un des quatre

centres, des dix-neuf antennes de maintien à domicile ou des vingt immeubles à encadrement pour personnes âgées du canton. Restent des médecins et des spécialistes appelés à intervenir aux quatre coins du canton. Et les trajets pour amener des malades ou des personnes âgées quelque part, par exemple pour faire les courses, ont souvent lieu en voiture.

Signe de l'adhésion du personnel : de plus en plus d'employés demandent à pouvoir utiliser leur vélo électrique en privé. « Les problèmes de circulation sont devenus si aigus que les conversions au vélo se multiplient », se réjouit Marcel Mühlestein, qui observe l'influence positive de son entreprise sur la mobilité privée de ses employés.

Les demandes du personnel dépassent même parfois ses prévisions. Un pan d'activité de l'Imad consiste à amener des repas froids (de 0 à 5°C) à domicile. « L'un de nos livreurs s'est fait retirer le permis de conduire, raconte Marcel Mühlestein. Pour qu'il puisse continuer de travailler, on lui a proposé d'ajouter une remorque à son vélo. Mais comme cette remorque ne pouvait contenir qu'une glacière, il devait revenir deux ou trois fois pour la recharger. Du coup, on lui a construit un chariot qui peut transporter deux glacières et il peut en ajouter une troisième sur la porte-bagages. »

Cette aventure a inspiré d'autres livreurs si bien qu'aujourd'hui, huit à dix circulent à vélo même le vendredi, lorsque la charge est plus lourde pour livrer les repas à domicile pour le week-end. « Et pour les gros chargements, nous avons maintenant un tricycle électrique. »

Et maintenant la campagne

Aujourd'hui, le plan mobilité concerne 80 % des employés de l'Imad. Cinq sites qui travaillent à la campagne et couvrent des zones plus étendues y échappent encore.



La Revue Durable
1700 Fribourg
026/ 321 37 10
www.larevedurable.com

Genre de média: Médias imprimés
Type de média: Presse spécialisée
Tirage: 6'500
Parution: 3x/année

N° de thème: 531.016
N° d'abonnement: 1082418
Page: 48
Surface: 129'451 mm²

« Avant de leur proposer des modes de déplacement actifs, nous planifions une réorganisation pour définir de plus petits périmètres de déplacement », explique Marcel Mühlestein. Cette tâche bien plus complexe ne sera pas finie avant 2018. ■

BIBLIOGRAPHIE

CHANCEL L, SAUJOT M. *Les « frais réels » : une niche fiscale inéquitable et anti-écologique?* Working Papers N°19, Paris, Iddri, 2012.

DANA-CLASSEN N. *A pied et à vélo, vive le boulot !*, Magazine aide et soins à domicile, juin-juillet 2015.

LE VINE S, JONES P, POLAK J. *The Contribution of Benefit-in-Kind Taxation Policy in Britain to the 'Peak Car' Phenomenon*. Transport Reviews, Vol 33, Nr 5, pages 526-547, 2013.

POUR ALLER PLUS LOIN

www.geneveroule.ch



© Jean-Louis Zeffreni/maif



La Revue Durable
1700 Fribourg
026/ 321 37 10
www.larevedurable.com

Genre de média: Médias imprimés
Type de média: Presse spécialisée
Tirage: 6'500
Parution: 3x/année

N° de thème: 531.016
N° d'abonnement: 1082418
Page: 48
Surface: 129'451 mm²

Supprimer le financement caché de la voiture

Au Royaume-Uni, les kilomètres parcourus en voiture plafonnent depuis le milieu des années 1990. Des analyses détaillées montrent deux effets qui s'annulent pour provoquer cette stabilisation : les hommes roulent moins et les femmes rattrapent leur retard historique au volant.

Un facteur majeur qui conduit les hommes à moins rouler est la réduction des kilomètres parcourus en voiture de fonction. En cause : la réduction des avantages fiscaux dont les voitures de fonction et leurs frais de carburant bénéficiaient. Une fois ces avantages disparus ou réduits, beaucoup d'employés se sont tournés vers le train. Les travaux de John Polak et de ses collègues (Le Vine et coll., 2013), du Centre d'études sur le transport de

l'University College de Londres, ont montré cet impact de la politique fiscale et des entreprises sur les choix de mobilité.

En France, Lucas Chancel et Mathieu Sautot (2012), chercheurs à l'Institut du développement durable et des relations internationales (Iddri), à Paris, ont mis en lumière le caractère inique du dispositif dit des « frais réels », qui permet aux foyers fiscaux dépendant plus de 10 % de leur revenu en frais professionnels, dont les frais kilométriques, d'obtenir une déduction d'impôt. Leur calcul montre que les ménages plus aisés (20 % des déclarants) touchent 40 % des 1,2 milliard d'euros de rabais fiscaux consentis au titre des frais kilométriques.

IRIS