Annexes

Liste des annexes

Annexe 1: Nombre de questionnaires reçus selon la taille et représentativité des résultats
Annexe 2: Localisation des établissements ayant répondu au questionnaire
Annexe 3: Secteur d'activité des établissements ayant répondu au questionnaire
Annexe 4: Profil d'accessibilité des établissements
Annexe 4a: Acceptabilité moyenne par transports publics
Annexe 5: Répartition modale des employés en fonction de la localisation des établissements
Annexe 6: Pourquoi le stationnement est-il un problème pour l'entreprise?
Annexe 7: Possibilités de stationnement pour les employés
Annexe 8: Connaissance du coût du stationnement et disposition à l'égard des mesures "taxation des places de parc" / restriction des places de parc"
Annexe 9: Culture d'entreprise
Annexe 10: Culture d'entreprise / combinaison des réponses
Annexe 11: Disposition par rapport aux mesures de gestion de la mobilité
Annexe 12: Réactions des entreprises selon le type de mesure
Annexe 13: Eléments déclencheurs des mesures prises
Annexe 14: Freins à la réalisation des mesures de gestion de la mobilité
Annexe 15a: Indicateur d'activité en fonction de la taille de l'entreprise
Annexe 15b: Indicateur d'activité en fonction de la localisation
Annexe 16a: Indicateur d'ouverture en fonction de la taille de l'entreprise
Annexe 16b: Indicateur d'ouverture en fonction de la localisation de l'entreprise
Annexe 17a: Indicateur de rejet en fonction de la taille de l'entreprise
Annexe 17b: Indicateur de rejet en fonction de la localisation de l'entreprise
Annexe 18: Le stationnement comme problème et disposition face aux mesures de gestion de la mobilité
Annexe 19: Quelques résultats de l'analyse de régression
Annexe 20: Résultats statistiques tirés de l'analyse factorielle des correspondances multiples
Annexe 21: AFCM / Tableaux des contributions de chaque variable
Annexe 22: Rôle des pouvoirs publics (réponses de 99 entreprises)
Annexe 23: Système de taxation proposé par le bureau Mobilidée
Annexe 24: Questionnaire envoyé aux entreprises de l'agglomération neuchâteloise

Annexe 1: Nombre de questionnaires reçus selon la taille et représentativité des résultats

Taille de l'entreprise[1]	Nombre de questionnaires reçus	Univers de référence	Représentativité des résultats
Petite (9-49)	86 (82 %)	85.5 %	Très bonne
Moyenne (50-249)	14 (13 %)	12.4 %	Très bonne
Grande (> 250)	5 (5 %)	2.1 %	Très bonne

Annexe 2: Localisation des établissements ayant répondu au questionnaire

Localisation		Nombre de questionnaires reçus
Ville-centre Total: 56 (53%)	Ville de Neuchâtel	56
1ère couronne	Auvernier	2
	Corcelles-Cormondrèche	3
	Hauterive	1
	Marin	8
	Peseux	6
Total: 25 (24%)	Saint-Blaise	5
2ème couronne	Bevaix	4
	Bôle	1
	Boudry	7
	Colombier	5
	Cortaillod	5
	Cornaux	0
	Fenin-Vilars-Saules	0
	Rochefort	0
	Savagnier	0
Total: 22 (21%)	Thielle-Wavre	0
?	Inconnu	2

[1] Le nombre d'apprentis / stagiaires n'est pas pris en compte.

Annexe 3: Secteur d'activité des établissements ayant répondu au questionnaire

Nombre de questionnaires reçus				
Secteur secondaire		Secteur tertiaire		Inconnu
Alimentation, boissons, tabac	5	Commerce, réparation d'art. domestiques	7	1
Industrie textile, habillement	1	Hôtellerie et restauration	5	
Industrie du cuir	0	Transports et communications	3	
Industrie du bois (sans les meubles)	0	Activités financières, assurances	4	
Industrie du papier, édition, impression	3	Services aux entreprises	6	
Industrie chimique, raffineries	0	Enseignement	8	
Fabrication d'art. en caoutchouc et en plastique	0	Santé et activités sociales	14	
Verre, béton, céramique	2	Autres services	16	
Métallurgie	4	Combinaison des activités ci-dessus	6	
Fabr. de machines et d'équipements	2			
Electronique, mécanique de précision	8			
Fabrication de moyens de transport	0			
Autres industries manufacturières	1			
Electricité, gaz, eau	2			
Construction	7			
Total II	35 (33%)	Total III	69 (66%)	1 (1%)

Annexe 4: Profil d'accessibilité des établissements

	Moyenne ville-centre (56 établissements)	Moyenne 1ère couronne (25 établ.)	Moyenne 2ème couronne (22 établ.)	Inconnu (2 établ.)
Distance entrée /sortie d'autoroute (km)	1.978	1.23	1.88	1.25
Distance à l'arrêt de bus le plus proche (min)[2]	2,4	5.9	5.5	3.5
Nombre d'établ. n'ayant pas répondu[3]	7	2	7	-
Distance à l'arrêt de tram le plus proche (min)	6.8	25	13.7	-
Nombre d'établ. n'ayant pas répondu	30	19	5	2
Distance à l'arrêt de trolleybus le plus proche (min)	2.4	6.1	6	2
Nombre d'établ. n'ayant pas répondu	21	10	20	1
Distance à l'arrêt de train le plus proche (min)	11,9	13	14.9	3.5
Nombre d'établ. n'ayant pas répondu	7	5	6	-
Accès cycliste sûr[4]	Oui: 21 Non: 35	O: 12 N: 13	O: 5 N: 17	O: - N: 2
Accès piéton sûr[5]	O: 54 N: 2	O: 18 N: 4	O:16 N: 6	O: 1 N: 1

NB: La distinction entre bus et trolleybus n'a pas toujours été saisie, ce qui induit une certaine marge d'erreur dans les réponses données par les entrepreneurs.

Annexe 4a: Accessibilité moyenne[6] par transports publics

	Ville-centre	1ère couronne	2ème couronne	Inconnu
Accessibilité TP moyenne	4.6	6.6	6.6	3.6

[2] Trajet effectué à pied
[3] Une interprétation possible est qu'il n'existe aucun arrêt de ce type à proximité de l'entreprise.
[4] Pistes ou bandes cyclables, etc.
[5] Trottoirs larges et bien démarqués de la chaussée, passages cloutés, éclairage, etc.
[6] A été calculée comme suit: les trajets supérieurs à 15 min ont été supprimés, puis la moyenne des durées de trajet jusqu'à un arrêt de TP a été calculée pour chaque entreprise. C'est ce chiffre-là qui a été retenu pour les analyses statistiques, bien qu'il soit fortement réducteur (ne différencie pas les différents modes de transports publics, ni le nombre d'arrêt desservant l'entreprise).

Annexe 5: Qualité de la répartition modale des employés en fonction de la localisation des établissements (nombre d'entreprises)

	Ville-centre	1ère couronne	2ème couronne	inconnu
Répartition modale favorable aux TP et à la MD	16	0	1	-
Répartition modale équilibrée voiture – autres modes de transport	3	1	1	-
Répartition modale favorable à la voiture (60-80%)	20	6	9	1
Répartition modale très favorable à la voiture (80-100%)	17	18	11	1

Annexe 6: Pourquoi le stationnement est-il un problème pour l'entreprise? (nombre de réponses)[7]

Manque de places (pour employés, pour les clients)	15 (33%)
Prix trop élevés, coûts supplémentaires pour l'employeur	8 (17%)
Pas de places longues durées (uniquement des zones bleues)	8 (17%)
Beaucoup de déplacements professionnels dans la journée	5 (11%)
Distance trop grande entre places de parc et bureau	4 (9%)
Perte de temps dans la recherche d'une place de parc	2 (4%)
Utilisation illicite du parking privé par des tiers	2 (4%)
Pas de places pour personnes handicapées, médecins, etc.	1 (2%)
La commune supprime les places de parc	1 (2%)
Total	46 (100%)

[7] Plusieurs réponses possibles par établissement

Annexe 7: Possibilités de stationnement pour les employés

1. Places de stationnement longue durée à proximité (104 réponses)					
	Ville-centre (56 établ.)	*1ère couronne (25 établ.)*	*2ème couronne (22 établ.)*	*? (2 établ.)*	*Agglomération*
Oui	32	18	21	2	73 (70%)
Non	24	7	0	0	31 (30%)
2. Places privées (102 réponses)					
Oui	46	23	19	2	90 (88%)
Non	10	1	1	0	12 (12%)
3. Places pour les deux-roues (97 réponses)					
Oui	14	16	7	1	38 (39%)
Non	39	7	12	1	59 (61%)

Annexe 8: Connaissance du coût du stationnement et disposition à l'égard des mesures "taxation des places de parc" / restriction des places de parc"

	"Taxer les places de stationnement"	
Le coût du stationnement pour l'entreprise est-il connu ?	Mesure réalisée ou projeté / Réalisation à étudier	Mesure sans intérêt / Mesure impossible à réaliser
Oui, xx francs	13 (52%)	24 (32%)
Oui, zéro franc	4 (16%)	10 (13%)
Non	1 (4%)	11 (15%)
Sans réponse	7 (28%)	30 (40%)

	"Restreindre le nombre de places de stationnement"	
Oui, xx francs	6 (46%)	33 (36%)
Oui, zéro franc	4 (31%)	10 (11%)
Non	1 (8%)	12 (13%)
Sans réponse	2 (15%)	37 (40%)

Annexe 9: Culture d'entreprise

	---	0	+++	
	Pas du tout d'accord / Plutôt pas d'accord	Indifférent	Plutôt d'accord / Tout à fait d'accord	Total
La gestion de la mobilité des employés est avant tout une question de coût	27	22	50	99
La gestion de la mobilité des employés est avant tout une question de respect de l'environnement	34	22	43	99
La gestion de la mobilité des employés est avant tout une question de santé et de confort	10	23	67	100
La mobilité pendulaire est une affaire relevant avant tout de la sphère privée (liberté individuelle)	13	10	79	102
La mobilité pendulaire est une question concernant avant tout l'entreprise génératrice des déplacements	58	21	21	100
La mobilité pendulaire est une question concernant avant tout les pouvoirs publics	19	28	52	99

Annexe 10: Culture d'entreprise / combinaison des réponses

A. Facteurs importants dans la gestion de la mobilité: fréquence des combinaisons (100 réponses)	
Confort / santé – environnement – coût	21
Confort / santé – coût	18
Désaccord ou indifférence	18
Confort /santé - environnement	17
Santé	13
Coût	8
Environnement	4
Coût - environnement	1
B. Partage des responsabilités: fréquence des combinaisons (102 réponses)	
Prédominance de la liberté individuelle	35
Responsabilité des pouvoirs publics et liberté individuelle	29
Responsabilité partagée entre pouvoirs publics, entreprises et individu	11
Responsabilité relève des pouvoirs publics	8
Responsabilité partagée entre pouvoirs publics et entreprises	4
Désaccord ou indifférence	4

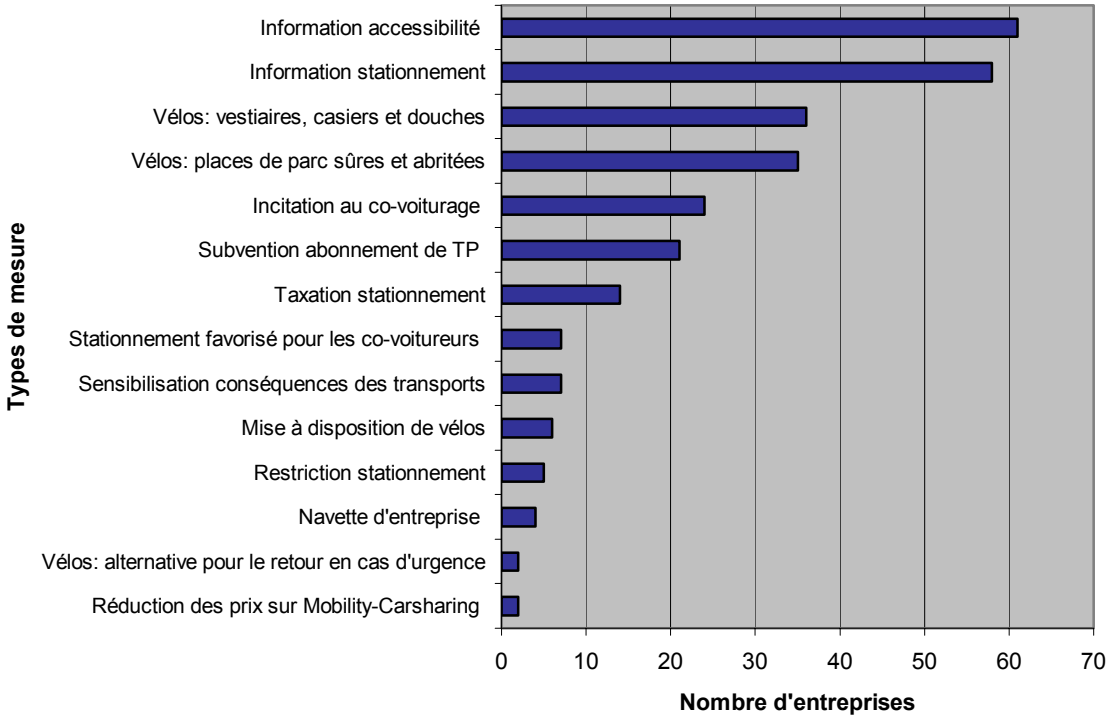
Annexe 11: Disposition par rapport aux mesures de gestion de la mobilité

Mesure	Projetée ou déjà réalisée	Réalisation à étudier	Mesure qui ne présente aucun intérêt	Mesure impossible à réaliser
Information sur les possibilités de stationnement pour les employés (103 réponses)	58 (56%)	8 (8%)	19 (19%)	18 (17%)
	66		37	
Information sur les possibilités d'accessibilité (103 réponses)	61 (59%)	7 (7%)	28 (27%)	7 (7%)
	68		35	
Information et sensibilisation des employés sur les conséquences des transports sur l'homme et l'environnement (100 réponses)	7 (7%)	40 (40%)	39 (39%)	14 (14%)
	47		53	
Subvention à l'achat d'un abonnement de TP (101 réponses)	21[8] (21%)	16 (16%)	41 (41%)	23 (23%)
	37		64	
Taxation des places de stationnement automobiles (100 réponses)	14 (14%)	11 (11%)	46 (46%)	29 (29%)
	25		75	
Restriction volontaire du nombre de places de stationnement (99 réponses)	5 (5%)	8 (8%)	51 (51%)	35 (35%)
	13		86	
Incitation au co-voiturage (99 réponses)	24 (24%)	17 (17%)	26 (26%)	32 (32%)
	41		58	
Stationnement favorisé pour les co-voitureurs (98 réponses)	7 (7%)	17 (17%)	43 (43%)	31 (31%)
	24		74	
Réduction des prix sur les prestations Mobility-Carsharing (99 réponses)	2 (2%)	17 (17%)	56 (56%)	24 (24%)
	19		80	
Mise en place d'une navette d'entreprise (99 réponses)	4 (4%)	2 (2%)	39 (39%)	54 (54%)
	6		93	
Mise à disposition de vélos aux employés (98 réponses)	6 (6%)	6 (6%)	56 (57%)	30 (31%)
	12		88	
Mise à disposition de places de stationnement sûres et abritées pour les cycles (100 réponses)	35 (35%)	16 (16%)	27 (27%)	22 (22%)
	51		49	
Mise à disposition de vestiaires, casiers et douches pour les employés venant à vélo (99 réponses)	36 (36%)	15 (15%)	20 (20%)	28 (28%)
	51		48	
Alternative pour le retour en cas d'urgence pour les employés venant à vélo (97 réponses)	2 (2%)	11 (11%)	42 (43%)	42 (43%)
	13		84	
Autres mesures (2 réponses)	- Autorisation de parcage prolongée pour les employés - Prime pour les employés faisant un effort			

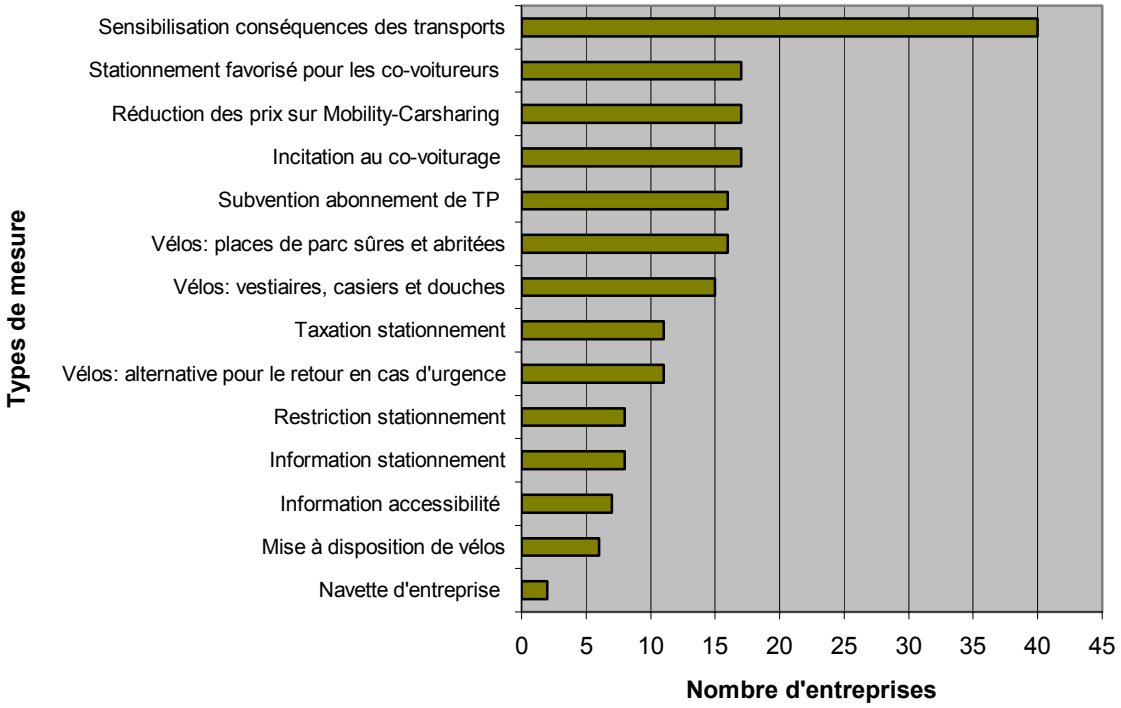
[8] Demi-tarif (11), onde verte (3), abonnement général (4), abonnement de parcours (1), non précisé (2)

Annexe 12: Réactions des entreprises selon le type de mesure

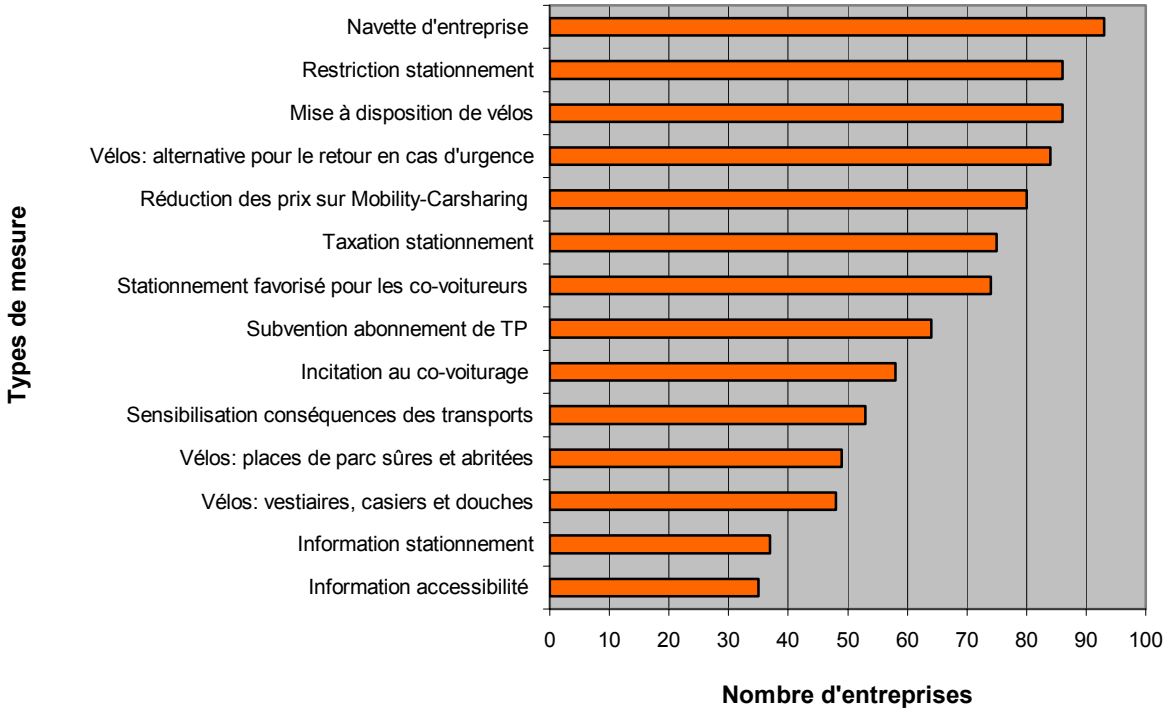
1/ Mesures réalisées



2/ Mesures dont la réalisation est à étudier



3/ Mesures sans intérêt ou impossible à réaliser



Annexe 13: Eléments déclencheurs des mesures prises (réponses de 50 entreprises)

Volonté de diminuer le stress et les retards des employés	18 (36%)
Sensibilité aux questions environnementales	12 (24%)
Recherche d'une image plus positive, plus responsable de l'entreprise	11 (22%)
Volonté d'améliorer l'accessibilité de l'entreprise (réduire les embouteillages)	10 (20%)
Volonté de diminuer le taux d'absentéisme des employés (maladies, accidents)	9 (18%)
Autres: - Volonté d'offrir certains avantage aux collaborateurs - Les zones de parcage ont été modifiées (limitation de la durée de stationnement autorisée) - Volonté de garantir le confort des cyclistes - Le parking est compris dans la location (localisation en zone industrielle) - Devoir d'information et choix stratégique: volonté de laisser les places disponibles aux visiteurs	6 (12%)
Volonté de mieux intégrer l'entreprise dans le quartier (limiter les nuisances causées par l'entreprise)	5 (10%)
Volonté de re-dynamiser les relations professionnelles à travers la mise en place de ces mesures	4 (8%)
Démarche ISO 14'001	3 (6%)
Volonté de diminuer les frais de gestion du stationnement et des déplacements (défraiement kilométrique)	3 (6%)
Volonté d'agrandir l'entreprise, nécessitant de diminuer la surface dévolue au stationnement	3 (6%)
Déménagement de l'entreprise, impliquant un re-dimensionnement à la baisse du nombre de places de parc (imposé dans le cadre de l'autorisation de construire)	2 (4%)
Volonté de développer une nouvelle culture d'entreprise	1 (2%)

Annexe 14: Freins à la réalisation des mesures de gestion de la mobilité (réponses de 99 entreprises)

La mobilité des employés de l'entreprise ne pose aucun problème (ni pour le stationnement, ni pour l'accessibilité)	64 (65%)
L'entreprise a d'autres priorités économiques que la gestion de la mobilité de ses employés	38 (38%)
Gérer la mobilité pendulaire n'est pas le rôle de l'entreprise	27 (27%)
L'infrastructure de transport existante n'offre aucune alternative à la voiture	11 (11%)
Autres: - L'entreprise est trop petite - Les PME ont suffisamment de mesures administratives à prendre sans en rajouter - La voiture est indispensable à l'activité professionnelle - Les horaires de travail rendent la voiture indispensable - L'offre des transports publics est trop limitée - C'est une question de responsabilité individuelle	9 (9%)
Prendre de telles mesures est très impopulaire auprès des employés	6 (6%)
Il n'y a aucune obligation légale à réaliser ce genre de mesures	4 (4%)
Les effets de ces mesures sont nuls	3 (3%)
Le dialogue avec les partenaires concernés (pouvoirs publics, entreprises de transports publics, Mobility®Carsharing) est difficile	0

Annexe 15a: Indicateur d'activité (nombre de mesures réalisées) en fonction de la taille de l'entreprise

Nombre de mesures réalisées	Nombre total d'entreprises	- dont petites	- dont moyennes	- dont grandes
0	17	16	-	1
1	14	13	1	-
2	26	20	5	1
3	14	12	2	-
4	15	13	2	-
5	8	6	2	-
6	6	1	2	3
7	4	4	-	-
8	-	-	-	-
9	-	-	-	-
10	1	1	-	-
11	-	-	-	-
12	-	-	-	-
13	-	-	-	-
14	-	-	-	-
Moyenne	2.69	2.5	3.36	4

Catégorie	Nbre
Degré d'action bas	57
Degré d'action moyen	37
Degré d'action élevé	11

Annexe 15b: Indicateur d'activité en fonction de la localisation

Nombre de mesures réalisées	Commune-centre	1ère couronne	2ème couronne	?
0	9	5	2	1
1	9	2	3	-
2	14	4	7	1
3	3	7	4	-
4	7	3	5	-
5	5	2	1	-
6	5	1	-	-
7	3	1	-	-
8	-	-	-	-
9	-	-	-	-
10	1	-	-	-
11	-	-	-	-
12	-	-	-	-
13	-	-	-	-
14	-	-	-	-
Moyenne	2.86	2.64	2.45	

Annexe 16a: Indicateur d'ouverture (nombre de mesures dont la réalisation est à étudier) en fonction de la taille de l'entreprise

Nombre de mesures "à étudier"	Nombre total d'entreprises	- dont petites	- dont moyennes	- dont grandes
0	43	37	5	1
1	19	14	3	2
2	12	9	1	2
3	10	9	1	-
4	7	5	2	-
5	7	5	2	-
6	3	3	-	-
7	1	1	-	-
8	-	-	-	-
9	1	1	-	-
10	1	1	-	-
11	1	1	-	-
12	-	-	-	-
13	-	-	-	-
14	-	-	-	-
Moyenne	1.82	1.85	1.86	1

Catégorie	Nbre
Degré d'ouverture bas	74
Degré d'ouverture moyen	24
Degré d'ouverture élevé	7

Annexe 16b: Indicateur d'ouverture en fonction de la localisation de l'entreprise

Nombre de mesures à étudier	Commune-centre	1ère couronne	2ème couronne	?
0	22	11	9	1
1	9	5	5	-
2	6	4	1	1
3	6	2	2	-
4	4	-	3	-
5	5	1	1	-
6	2	-	1	-
7	1	-	-	-
8	-	-	-	-
9	-	1	-	-
10	1	-	-	-
11	-	1	-	-
12	-	-	-	-
13	-	-	-	-
14	-	-	-	-
Moyenne	1.95	1.76	1.64	

Annexe 17a: Indicateur de rejet (nombre de mesures sans intérêt ou impossible à réaliser) en fonction de la taille de l'entreprise

Nombre de mesures sans intérêt ou impossible à réaliser	Nombre total d'entreprises	- dont petites	- dont moyennes	- dont grandes
0	3	3	1	-
1	-	-	-	-
2	2	2	-	-
3	4	3	1	-
4	3	3	-	-
5	7	6	1	-
6	5	2	2	1
7	12	8	2	2
8	8	8	-	-
9	12	11	1	-
10	12	7	4	1
11	11	10	1	-
12	14	14	-	-
13	6	5	1	-
14	6	5	-	1
Moyenne	8.76	8.94	7.64	8.8

Catégorie	Nbre
Degré de rejet bas	12
Degré de rejet moyen	56
Degré de rejet élevé	37

Annexe 17b: Indicateur de rejet (nombre de mesures sans intérêt ou impossible à réaliser) en fonction de la localisation de l'entreprise

Nombre de mesures sans intérêt ou impossible à réaliser	Commune-centre	1ère couronne	2ème couronne	?
0	2	-	1	
1	-	-	-	
2	2	-	-	
3	1	3	-	
4	3	-	-	
5	4	-	3	
6	4	-	1	
7	10	1	1	
8	2	3	3	
9	5	5	2	
10	7	2	3	
11	3	4	3	1
12	6	4	3	1
13	5	-	1	
14	2	3	1	
Moyenne	8.25	9.56	8.91	

Annexe 18: Le stationnement comme problème et disposition face aux mesures de gestion de la mobilité

Le stationnement pose-t-il problème ?	Nombre moyen de mesures réalisées	Nombre moyen de mesures à étudier	Total	Nombre moyen de mesures sans intérêt	Nombre moyen de mesures impossibles à réaliser	Total
- Oui	2.86	2	4.86	3.86	4.28	8.14
- Non	2.65	1.69	4.26	5.92	3.31	9.19

Annexe 19: Quelques résultats de l'analyse de régression

1/ Analyse de régression entre les variables "degré d'activité" et "taille de l'entreprise"

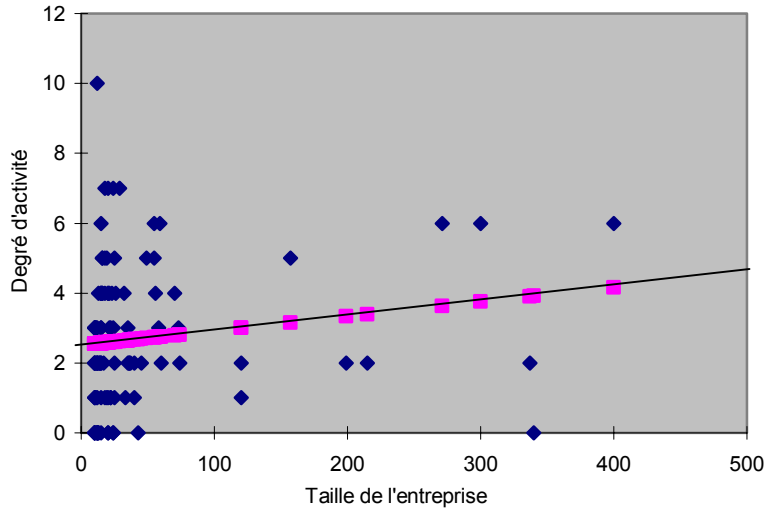
RAPPORT DÉTAILLÉ

Statistiques de la régression	
Coefficient de détermination multiple	0.14824295
Coefficient de détermination R^2	0.021975972 !
Erreur-type	2.040819562
Observations	105

ANALYSE DE VARIANCE

	Degré de liberté	*Somme des carrés*	*Moyenne des carrés*	*F*	*Valeur critique de F*
Régression	1	9.63928931	9.63928931	2.31438602	0.13124601 !
Résidus	103	428.989282	4.16494449		
Total	104	438.628571			

DROITE DE REGRESSION



2/ Analyse de régression entre les variables "degré d'activité" et "% d'employés se rendant au travail en transports publics"

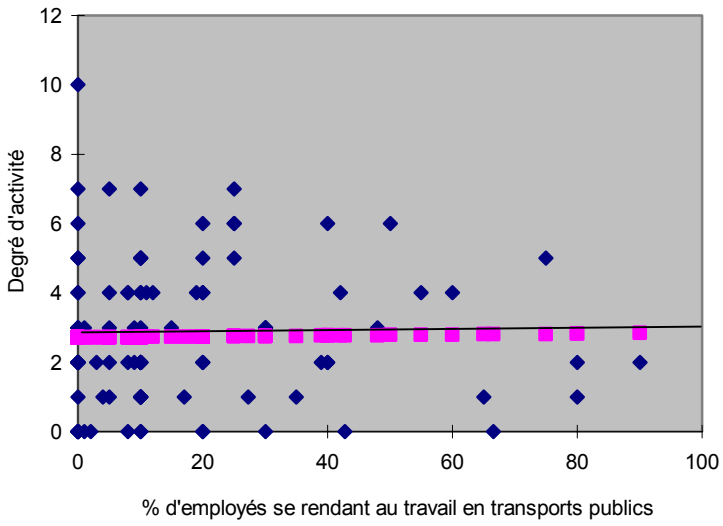
RAPPORT DÉTAILLÉ

Statistiques de la régression	
Coefficient de détermination multiple	0.01402158
Coefficient de détermination R^2	0.0001966 !
Erreur-type	2.07850489
Observations	101

ANALYSE DE VARIANCE

	Degré de liberté	*Somme des carrés*	*Moyenne des carrés*	*F*	*Valeur critique de F*
Régression	1	0.08410402	0.08410402	0.0194677	0.88931742 !
Résidus	99	427.698074	4.32018257		
Total	100	427.782178			

DROITE DE REGRESSION



Annexe 20: Résultats statistiques tirés de l'analyse factorielle des correspondances multiples

Tableau 1 / Valeurs propres et pourcentage de variance pour l'ensemble des variables du tableau (point de départ)

	F1	F2	F3	F4	F5	F6	F11	F12	F13	F14	F15	F…	F22	F…	F68
Valeur propre	0.208	0.191	0.164	0.156	0.145	0.137	0.114	0.107	0.104	0.103	0.101	…	0.080	…	0.006
Inertie (%)	4.865	4.462	3.841	3.641	3.384	3.202	2.676	2.497	2.434	2.412	2.354	…	1.863	…	0.140
% cumulé	4.865	9.327	13.168	16.809	20.193	23.395	37.643	40.140	42.574	44.986	47.340	…	61.797	…	100.000

Tableau 2 / Valeurs propres et pourcentages d'inertie pour la variable "caractéristiques internes de l'entreprise"

	F1	F2	F3	F4	F5	F6	F7	F8	F9	F10
Valeur propre	0.584	0.536	0.427	0.379	0.342	0.321	0.256	0.226	0.159	0.104
Inertie (%)	17.516	16.095	12.822	11.360	10.253	9.625	7.684	6.766	4.764	3.115
% cumulé	17.516	33.610	46.432	57.792	68.045	77.670	85.355	92.121	96.885	100.000

Tableau 3 / Valeurs propres et pourcentages d'inertie pour la variable "conditions externes"

	F1	F2	F3	F4	F5	F6	F…	F17
Valeur propre	0.493	0.377	0.357	0.305	0.280	0.251	…	0.004
Inertie (%)	14.486	11.075	10.487	8.959	8.245	7.388	…	0.120
% cumulé	14.486	25.561	36.048	45.008	53.253	60.640	…	100.000

Tableau 4 / Valeurs propres et pourcentages d'inertie pour la variable "disposition à l'égard des mesures de gestion de la mobilité"

	F1	F2	F3	F4	F5	F6	F7	F8	F…	F18
Valeur propre	0.440	0.346	0.283	0.243	0.225	0.180	0.177	0.162	…	0.033
Inertie (%)	14.678	11.527	9.449	8.107	7.494	6.013	5.892	5.389	…	1.102
% cumulé	14.678	26.205	35.654	43.761	51.255	57.268	63.160	68.549	…	100.000

Tableau 5 / Valeurs propres et pourcentages d'inertie pour le croisement des variables "caractéristiques internes" et "conditions externes"

	F1	F2	F3	F4	F5	F6	F7	F8	F9	F…	F28
Valeur propre	0.352	0.278	0.251	0.212	0.191	0.164	0.163	0.155	0.150	…	0.001
Inertie (%)	11.299	8.926	8.061	6.824	6.153	5.282	5.234	4.972	4.835	…	0.048
% cumulé	11.299	20.225	28.285	35.109	41.262	46.545	51.779	56.750	61.585	…	100.000

Tableau 6 / Valeurs propres et pourcentages d'inertie pour le croisement des variables "caractéristiques internes de l'entreprises" et "disposition à l'égard de la gestion de la mobilité"

	F1	F2	F3	F4	F5	F6	F7	F8	F9	F10	F…	F28
Valeur propre	0.336	0.261	0.230	0.208	0.195	0.189	0.167	0.146	0.137	0.123	…	0.014
Inertie (%)	10.798	8.403	7.404	6.683	6.262	6.073	5.382	4.691	4.399	3.965	…	0.446
% cumulé	10.798	19.200	26.604	33.287	39.548	45.621	51.003	55.694	60.093	64.058	…	100.000

Tableau 7 / Valeurs propres et pourcentages d'inertie pour le croisement des variables "conditions externes" et "disposition à l'égard de la gestion de la mobilité"

	F1	F2	F3	F4	F5	F6	F7	F8	F9	F10	F11	F…	F36
Valeur propre	0.275	0.233	0.212	0.189	0.164	0.161	0.152	0.144	0.124	0.119	0.110	…	0.001
Inertie (%)	9.159	7.773	7.083	6.308	5.452	5.356	5.068	4.810	4.148	3.954	3.658	…	0.041
% cumulé	9.159	16.932	24.014	30.322	35.774	41.130	46.198	51.009	55.157	59.110	62.768	…	100.000

Tableau 8 / Valeurs propres et pourcentages d'inertie pour le croisement des variables "caractéristiques internes de l'entreprises", "conditions externes" et "disposition à l'égard de la gestion de la mobilité"

	F1	F2	F3	F4	F5	F6	F7	F8	F9	F10	F11	F12	F13	F…	F46
Valeur propre	0.261	0.209	0.180	0.172	0.162	0.150	0.139	0.133	0.115	0.106	0.104	0.099	0.093	…	0.000
Inertie (%)	8.517	6.828	5.871	5.602	5.291	4.900	4.530	4.337	3.739	3.460	3.401	3.228	3.018	…	0.015
% cumulé	8.517	15.345	21.216	26.818	32.109	37.009	41.539	45.876	49.615	53.075	56.477	59.704	62.723	…	100.000

Annexe 21: AFCM / Tableaux des contributions de chaque variable

NB: Les totaux ci-dessous ne correspondent pas au 100% de l'information, mais se réfèrent à un niveau d'explication de l'information situé entre 60 et 80%.

1/ Groupe "caractéristiques internes"

	F1	F2	F3	F4	F5	**Total**
% d'employés à temps complet	0.458	0.399	0.525	0.240	0.662	**2.284**
% d'hommes	0.395	0.432	0.409	0.297	0.255	**1.787**
Taille	0.147	0.168	0.067	0.464	0.083	**0.929**

2/ Groupe "conditions externes"

	F1	F2	F3	F4	F5	F6	F7	F8	**Total**
Distance autoroute	0.176	0.161	0.095	0.182	0.154	0.179	0.367	0.503	**1.817**
Répartition modale TP	0.305	0.341	0.335	0.213	0.426	0.061	0.040	0.083	**1.805**
Répartition modale voiture	0.303	0.274	0.363	0.455	0.168	0.043	0.047	0.119	**1.772**
Accessibilité TP	0.128	0.101	0.157	0.111	0.220	0.293	0.524	0.196	**1.729**
Accès cycliste sûr	0.016	0.008	0.049	0.028	0.024	0.367	0.008	0.075	**0.575**
Stationnement = problème?	0.071	0.116	0.001	0.011	0.008	0.056	0.015	0.024	**0.302**

3/ Groupe "disposition à l'égard des PM"

	F1	F2	F3	F4	F5	F6	F7	**Total**
Subvention abo TP	0.260	0.230	0.072	0.159	0.135	0.312	0.098	**1.267**
Mobility	0.132	0.228	0.337	0.042	0.061	0.181	0.268	**1.249**
Information stationnement	0.074	0.147	0.059	0.244	0.420	0.092	0.188	**1.225**
Taxer places de parc	0.160	0.049	0.153	0.354	0.142	0.102	0.219	**1.179**
Vélos mis à disposition	0.205	0.166	0.237	0.079	0.196	0.134	0.087	**1.104**
Sensibilisation	0.168	0.179	0.141	0.122	0.046	0.179	0.141	**0.976**

4/ Croisement "caractéristiques internes" et "conditions externes"

	F1	F2	F3	F4	F5	F6	F7	F8	F9	F10	F11	**Total**
% d'hommes	0.136	0.080	0.076	0.122	0.064	0.110	0.157	0.293	0.173	0.387	0.191	**1.898**
% d'employés à temps complet	0.142	0.192	0.124	0.076	0.072	0.221	0.114	0.156	0.163	0.299	0.170	**1.841**
Accessibilité TP	0.081	0.069	0.052	0.041	0.247	0.125	0.277	0.148	0.180	0.128	0.361	**1.821**
Répartition modale voiture	0.228	0.145	0.201	0.299	0.126	0.130	0.063	0.036	0.172	0.066	0.050	**1.628**
Répartition modale TP	0.229	0.198	0.324	0.227	0.049	0.108	0.128	0.035	0.058	0.034	0.053	**1.554**
Distance autoroute	0.088	0.122	0.056	0.116	0.327	0.076	0.177	0.172	0.137	0.056	0.081	**1.520**
Taille	0.027	0.142	0.057	0.107	0.072	0.032	0.011	0.100	0.030	0.020	0.003	**0.713**
Accès cycliste sûr	0.000	0.026	0.073	0.008	0.026	0.117	0.073	0.040	0.043	0.010	0.026	**0.552**
Stationnement = problème ?	0.068	0.026	0.037	0.003	0.016	0.081	0.001	0.020	0.043	0.001	0.064	**0.472**

5/ Croisement "caractéristiques internes" et "disposition à l'égard des PM"

	F1	F2	F3	F4	F5	F6	F7	F8	F9	F10	F11	**Total**
% d'hommes	0.038	0.121	0.075	0.148	0.174	0.262	0.235	0.054	0.204	0.154	0.207	**1.783**
% d'employés à temps complet	0.131	0.208	0.094	0.233	0.052	0.359	0.068	0.215	0.087	0.142	0.058	**1.757**
Subvention abo TP	0.214	0.101	0.133	0.015	0.026	0.092	0.123	0.131	0.258	0.018	0.132	**1.354**
Taxer places de parc	0.145	0.020	0.150	0.093	0.156	0.044	0.194	0.028	0.027	0.191	0.185	**1.344**

Mobility	0.098	0.124	0.179	0.096	0.200	0.040	0.058	0.061	0.054	0.177	0.127	**1.326**
Sensibilisation	0.109	0.098	0.098	0.094	0.032	0.078	0.083	0.321	0.152	0.045	0.059	**1.281**
Vélos mis à disposition	0.172	0.138	0.057	0.106	0.266	0.058	0.019	0.052	0.038	0.084	0.044	**1.145**
Information stationnement	0.070	0.135	0.053	0.158	0.071	0.026	0.068	0.006	0.141	0.157	0.066	**1.061**
Taille	0.024	0.054	0.162	0.056	0.024	0.041	0.151	0.132	0.038	0.032	0.123	**0.948**

6/ Croisement "conditions externes" et "disposition à l'égard des PM"

	F1	F2	F3	F4	F5	F6	F7	F8	F9	F10	F11	F12	F13	F14	**Total**
Distance autoroute	0.069	0.121	0.158	0.026	0.053	0.012	0.230	0.233	0.233	0.070	0.079	0.232	0.031	0.141	**1.771**
Accessibilité TP	0.080	0.024	0.054	0.043	0.106	0.031	0.177	0.139	0.206	0.098	0.198	0.190	0.286	0.185	**1.902**
Accès cycliste sûr	0.001	0.002	0.067	0.010	0.015	0.046	0.010	0.085	0.049	0.096	0.010	0.000	0.032	0.000	**0.507**
Répartition modale voiture	0.126	0.087	0.129	0.238	0.262	0.149	0.051	0.056	0.018	0.088	0.020	0.036	0.184	0.092	**1.617**
Répartition modale TP	0.102	0.133	0.169	0.192	0.189	0.211	0.111	0.037	0.051	0.147	0.022	0.062	0.030	0.097	**1.636**
Stationnement = problème ?	0.123	0.026	0.008	0.001	0.006	0.006	0.009	0.015	0.048	0.019	0.002	0.004	0.012	0.006	**0.369**
Information stationnement	0.069	0.081	0.074	0.045	0.041	0.174	0.179	0.009	0.013	0.124	0.034	0.102	0.115	0.050	**1.195**
Sensibilisation	0.056	0.057	0.137	0.065	0.017	0.111	0.064	0.003	0.143	0.166	0.103	0.077	0.024	0.021	**1.127**
Subvention abo TP	0.143	0.113	0.095	0.026	0.105	0.048	0.042	0.035	0.084	0.063	0.106	0.093	0.043	0.077	**1.153**
Vélos mis à disposition	0.086	0.162	0.007	0.108	0.006	0.071	0.038	0.174	0.034	0.038	0.196	0.008	0.056	0.195	**1.262**
Taxer places de parc	0.108	0.044	0.045	0.097	0.063	0.140	0.062	0.143	0.035	0.023	0.033	0.139	0.152	0.070	**1.237**
Mobility	0.037	0.151	0.056	0.150	0.137	0.001	0.026	0.069	0.087	0.069	0.196	0.059	0.037	0.066	**1.224**

7/ Croisement "caractéristiques internes", "conditions externes" et "disposition à l'égard des PM"

	F1	F2	F3	F4	F5	F6	F7	F8	F9	F10	F11	F…	F19	**Total**
Accessibilité TP	0.061	0.021	0.050	0.035	0.002	0.072	0.046	0.165	0.066	0.143	0.226	…	0.135	**1.914**
% d'hommes	0.073	0.027	0.028	0.041	0.087	0.098	0.099	0.058	0.126	0.080	0.208	…	0.166	**1.796**
Distance autoroute	0.044	0.119	0.116	0.023	0.077	0.075	0.151	0.091	0.100	0.112	0.170	…	0.120	**1.717**
% d'employés à temps complet	0.118	0.114	0.045	0.148	0.116	0.038	0.041	0.028	0.181	0.044	0.068	…	0.082	**1.642**
Répartition modale voiture	0.119	0.088	0.083	0.103	0.192	0.131	0.055	0.107	0.071	0.042	0.026	…	0.068	**1.543**
Répartition modale TP	0.104	0.131	0.163	0.117	0.142	0.156	0.061	0.073	0.061	0.086	0.013	…	0.024	**1.409**
Subvention abo TP	0.098	0.062	0.042	0.085	0.057	0.090	0.043	0.058	0.042	0.047	0.044	…	0.090	**1.372**
Mobility	0.028	0.120	0.039	0.100	0.024	0.075	0.048	0.107	0.035	0.139	0.074	…	0.053	**1.247**
Information stationnement	0.049	0.071	0.067	0.039	0.041	0.027	0.114	0.104	0.011	0.088	0.097	…	0.073	**1.237**
Taxer places de parc	0.083	0.011	0.091	0.108	0.053	0.009	0.204	0.018	0.069	0.008	0.017	…	0.045	**1.222**
Sensibilisation	0.037	0.049	0.091	0.048	0.056	0.025	0.008	0.109	0.145	0.109	0.006	…	0.062	**1.195**
Vélos mis à disposition	0.065	0.089	0.017	0.107	0.096	0.079	0.112	0.043	0.020	0.018	0.023	…	0.009	**1.188**
Taille	0.024	0.075	0.045	0.036	0.046	0.116	0.018	0.015	0.020	0.004	0.013	…	0.003	**0.697**
Accès cycliste sûr	0.000	0.004	0.095	0.006	0.011	0.007	0.000	0.025	0.005	0.078	0.001	…	0.066	**0.510**
Stationnement = problème ?	0.095	0.019	0.027	0.003	0.001	0.002	0.001	0.001	0.048	0.001	0.014	…	0.006	**0.310**

Annexe 22: Rôle des pouvoirs publics (réponses de 99 entreprises)

Les pouvoirs publics devraient davantage s'engager pour développer l'offre en transports publics (augmenter les cadences, étendre les lignes, baisser le prix, améliorer le confort)	52 (52%)
Les pouvoirs publics devraient davantage consulter les entreprises sur les questions de planification des transports	26 (26%)
Les pouvoirs publics devraient soutenir financièrement la mise en place de plans de mobilité (soutien de projets-pilotes)	22 (22%)
Les pouvoirs publics devraient mettre en place une politique fiscale incitative (déductions fiscales pour les entreprises engagées dans la gestion de la mobilité pendulaire)	21 (21%)
Les pouvoirs publics devraient mieux informer les entreprises des possibilités existantes	17 (17%)
Les pouvoirs publics devraient jouer le rôle de conseillers pour aider les entreprises à mieux gérer la mobilité de leurs employés	11 (11%)
Autres : - améliorer les possibilités de stationnement pour les véhicules d'entreprise type minibus ou camionnettes - diminution de la pollution - avoir conscience que des personnes travaillent aussi la nuit	6 (6%)
Les pouvoirs publics devraient faciliter la mise en contact et l'échange d'expériences entre les entreprises	6 (6%)
Aucun, la mobilité est une affaire privée	6 (6%)
Les pouvoirs publics devraient mettre en place une politique plus restrictive en matière de stationnement (limitation du nombre de places de parc autorisé par établissement)	2 (2%)

Annexe 23: Système de taxation proposé par le bureau Mobilidée

Les normes de l'Association Suisse des professionnels de la route et des transports (VSS) fixent le nombre de places de stationnement sur la base du nombre de collaborateurs travaillant dans l'entreprise et en fonction de la localisation de l'entreprise: une localisation périphérique, synonyme d'une moins bonne desserte par transports publics, autorise un nombre de place plus élevé. Le système de taxation proposé par le bureau Mobilidée ne s'applique qu'au dépassement du nombre de places fixé par les normes VSS. La taxe est progressive: plus la norme est dépassée, plus la taxe est élevée. Par exemple:

- Entre 1% et 10% de places de parc supplémentaires = 1000.- par place supplémentaire et par année de taxe
- Entre 11% et 20% de places de parc supplémentaires = 2000.- par place supplémentaire et par année de taxe
- Entre 21% et 30% de places de parc supplémentaires = 3000.- par place supplémentaire et par année de taxe
- etc.

Exemples concrets :

A) L'entreprise A a 100 collaborateurs et est localisée en ville. Les normes VSS prévoient 25% de places stationnements par rapport au nombre de collaborateurs. Elle a donc droit à 25 places de stationnement, ce qu'elle respecte. Elle ne paye pas la taxe stationnement.

B) L'entreprise B est dans la même situation que l'entreprise A, mais possède 40 places de stationnement. Elle dépasse de 15% la norme, elle paye donc 10 places à 1'000.- et 5 places à 2'000.- = 20'000.-

C) L'entreprise C est dans la même situation que l'entreprise A, mais possède 55 places de stationnement. Elle dépasse de 30% la norme, elle paye donc 10 places à 1'000.-, 10 places à 2'000.- et 10 places à 3'000.- = 60'000 francs. Elle bénéficie du double de places supplémentaires que l'entreprise B, mais comme la taxe est progressive, elle paye 3 fois plus.

D) L'entreprise D a 100 collaborateurs et est localisée en périphérie (peu de desserte par transports publics). Les normes VSS prévoient 50% de places et elle possède, comme l'entreprise C, 55 places de stationnement. Elle paye donc 5 places supplémentaires à 1'000, donc 5'000 francs.

L'entreprise C et D ont le même nombre de place, mais C paye 60'000.- alors que D 5'000.-, car cette dernière est localisée en périphérie.

Pour que le système soit vraiment incitatif, les entreprises en dessous des normes VSS (par ex. 15% de places au lieu de 25%) pourraient bénéficier d'un rabais fiscal.

Annexe 24: Questionnaire envoyé aux entreprises de l'agglomération neuchâteloise

Université de Lausanne, Université de Genève, IDHEAP Lausanne
DESS "Développement urbain durable, gestion des ressources et gouvernance"

20 mai 2006

Questionnaire:
Gestion de la mobilité pendulaire par les entreprises

Le présent questionnaire répond à l'objectif de mettre en évidence les politiques de gestion de la mobilité pendulaire développées par les entreprises.

Il s'adresse aux entreprises localisées dans l'agglomération neuchâteloises, à l'exception de l'administration publique et des entreprises actives dans le secteur primaire.

Le questionnaire doit être rempli par un membre de la direction, le responsable des ressources humaines ou le délégué à la mobilité.

Je vous prie de bien vouloir le remplir et le retourner au moyen de l'enveloppe pré-affranchie et pré-adressée ci-joint jusqu'au 16 juin 2006.

Je vous remercie de votre précieuse collaboration,

Virginie Kauffmann

Consignes pour le remplissage du questionnaire

1. La plupart des questions proposent les réponses possibles. En fonction de la consigne donnée (surlignée, par ex. : "plusieurs réponses possibles"), il vous suffit simplement de marquer d'une croix la ou les réponse(s) désirée(s).

   Exemple question 1.3: Dans quel secteur votre entreprise est-elle active ?

Secteur secondaire	*Secteur tertiaire*
☐ *Alimentation, boissons, tabac*	☐ *Commerce, réparation d'art. domestiques*
☐ *Industrie textile, habillement*	☐ *Hôtellerie et restauration*

2. Lorsqu'il s'agit de questions ouvertes, je vous prie de bien vouloir y répondre aux endroits prévus à cet effet.

   Exemple question 4.2 : "Estimez-vous que le stationnement est un problème pour l'entreprise ?"

   ☐ *non* ☐ *oui*
   Pourquoi ? _____

Nota Bene:
Le genre masculin est utilisé dans ce questionnaire dans le seul but d'alléger le texte et sans aucune intention de discrimination. Il va de soi que les termes utilisés se rapportent systématiquement aux genres masculin et féminin.
De même, le terme "employés" fait également référence aux ouvriers travaillant dans l'entreprise.

1. CARACTERISTIQUES DE L'ENTREPRISE

1.1 Quelle est la taille de votre entreprise ?

_____ employés

_____ apprentis

1.2 Dans quelle commune l'entreprise est-elle localisée ?

Code postal : _____

1.3 Dans quel secteur votre entreprise est-elle active ?

Secteur secondaire

- ☐ Alimentation, boissons, tabac
- ☐ Industrie textile, habillement
- ☐ Industrie du cuir
- ☐ Industrie du bois (sans les meubles)
- ☐ Industrie du papier, édition, impression
- ☐ Industrie chimique, raffineries
- ☐ Fabrication d'art. en caoutchouc et en plastique
- ☐ Verre, béton, céramique
- ☐ Métallurgie
- ☐ Fabr. de machines et d'équipements
- ☐ Electronique, mécanique de précision
- ☐ Fabrication de moyens de transport
- ☐ Autres industries manufacturières
- ☐ Electricité, gaz, eau
- ☐ Construction

Secteur tertiaire

- ☐ Commerce, réparation d'art. domestiques
- ☐ Hôtellerie et restauration
- ☐ Transports et communications
- ☐ Activités financières, assurances
- ☐ Services aux entreprises
- ☐ Enseignement
- ☐ Santé et activités sociales
- ☐ Autres services

1.4 Quelle est la répartition des employés par genre ?

_____ % d'hommes

1.5 Combien d'employés ont des enfants à charge (% approximatif) ?

_____ %

1.6 Taux d'occupation : combien de personnes travaillent à

< 50% : _____ 50-89% : _____ 90-100% : _____ ?

---

2. ACCESSIBILITE DE L'ENTREPRISE

2.1 A quelle distance d'une entrée/sortie d'autoroute l'entreprise est-elle localisée ?

_____ km

2.2 Accessibilité de l'entreprise en transports publics (plusieurs réponses possibles):

- ☐ un arrêt de bus se trouve à _____ (remplir) minutes à pied de l'entreprise
- ☐ un arrêt de tram se trouve à _____ minutes à pied de l'entreprise
- ☐ un arrêt de trolleybus se trouve à _____ minutes à pied de l'entreprise
- ☐ un arrêt de train se trouve à _____ minutes à pied de l'entreprise

2.3 Existe-t-il des infrastructures particulières pour l'accès cycliste ?

☐ non ☐ oui (pistes ou bandes cyclables, etc.)

2.4 L'accès piéton à l'entreprise est-il sûr ?

☐ non ☐ oui (trottoirs larges et bien démarqués de la chaussée, passages cloutés, éclairage, etc.)

---

3. MODE DE DEPLACEMENT DES EMPLOYES (déplacements pendulaires)

3.1 Donnez approximativement le nombre d'employés de l'entreprise domiciliés dans les lieux ci-dessous :

_____ habitent dans l'agglomération de Neuchâtel (= Auvernier, Bevaix, Bôle, Boudry, Colombier, Corcelles-Cormondrèche, Cornaux, Cortaillod, Fenin-Vilars-Saule, Hauterive, Marin-Epagnier, Neuchâtel, Peseux, Rochefort, Saint-Blaise, Savagnier, Thielle-Wavre)

_____ habitent hors de l'agglomération de Neuchâtel, mais dans le canton de Neuchâtel
Précisez le nom des communes: _____

_____ habitent hors du canton de Neuchâtel
Précisez le nom des communes: _____

3.2 Comment les employés se rendent-ils au travail ?
(Ne noter que le mode de transport principal, avec lequel la plus longue distance est parcourue) (% approximatif)

_____ % viennent en voiture

_____ % viennent en transports publics

_____ % viennent en vélo ou à pied

---

4. STATIONNEMENT

4.1 Existe-t-il des possibilités de stationnement longue durée autour de l'entreprise ?

☐ non ☐ oui, donner le nombre approximatif de places ____

4.2 Estimez-vous que le stationnement est un problème pour l'entreprise ?

☐ non ☐ oui
Pourquoi ? _____

4.3 Automobiles: de combien de places de stationnement réservées l'entreprise dispose-t-elle?

_____ places pour les employés _____ places pour les visiteurs

4.4 Pouvez-vous estimer le coût de la gestion du stationnement automobile pour l'entreprise (location, entretien, surveillance) ?

_____ francs / année

4.5 Deux-roues: de combien de places de stationnement clairement démarquées l'entreprise dispose-t-elle ?

_____ places

5. CULTURE DE L'ENTREPRISE

5.1 Donnez votre avis sur les 6 affirmations suivantes :
(1 réponse par ligne)

	Pas du tout d'accord	Plutôt pas d'accord	Indifférent	Plutôt d'accord	Tout à fait d'accord
1. La gestion de la mobilité des employés est avant tout une question de coût	☐	☐	☐	☐	☐
2. La gestion de la mobilité des employés est avant tout une question de respect de l'environnement	☐	☐	☐	☐	☐
3. La gestion de la mobilité des employés est avant tout une question de santé et de confort	☐	☐	☐	☐	☐
4. La mobilité pendulaire est une affaire relevant avant tout de la sphère privée (liberté individuelle)	☐	☐	☐	☐	☐
5. La mobilité pendulaire est une question concernant avant tout l'entreprise génératrice des déplacements	☐	☐	☐	☐	☐
6. La mobilité pendulaire est une question concernant avant tout les pouvoirs publics	☐	☐	☐	☐	☐

---

6. CONNAISSANCE DES PLANS DE MOBILITÉ

Définition: Le "plan de mobilité" correspond à un ensemble de mesures mises en place par une entreprise, dans le but explicite de mieux gérer les déplacements de ses employés et de promouvoir l'usage à bon escient de la voiture individuelle.

6.1 Avez-vous connaissance d'entreprises ayant déjà mis en place un plan de mobilité ?

☐ non ☐ oui

6.2 Avez-vous connaissance de documents présentant les plans de mobilité (manuels de mise en place, récits d'expériences, etc.) ?

☐ non ☐ oui, précisez lesquels: _____

6.3 Avez-vous déjà participé à un atelier d'information et d'échange d'expériences sur les plans de mobilité ?

☐ non ☐ oui

6.4 Avez-vous déjà suivi une formation sur les plans de mobilité (par exemple, celle dispensée par le "SANU – Formation pour le développement durable" à Bienne) ?

☐ non ☐ oui, précisez laquelle: _____

Si vous avez répondu "oui" à au moins une des questions ci-dessus:

6.5 Ces éléments vous ont-ils convaincu de mettre en place un plan de mobilité ?

Non	Plutôt non	Indifférent	Plutôt oui	Oui
☐	☐	☐	☐	☐

7. MESURES DE GESTION DE LA MOBILITÉ

7.1 Indiquez si les mesures suivantes sont réalisées par votre entreprise ou donnez votre avis à leur égard:

(1 réponse par mesure
Si vous le souhaitez, vous pouvez justifier votre réponse par une annotation à côté de celle-ci)

a. Information des nouveaux employés embauchés sur

… les possibilités de stationnement offertes par l'entreprise et situées dans ses environs directs

☐ Mesure projetée ou déjà réalisée
☐ Réalisation à étudier
☐ Mesure qui ne présente aucun intérêt
☐ Mesure impossible à réaliser

… les possibilités d'accessibilité (transports privés / publics, vélo / marche) à l'entreprise

☐ Mesure projetée ou déjà réalisée
☐ Réalisation à étudier
☐ Mesure qui ne présente aucun intérêt
☐ Mesure impossible à réaliser

b. Information et sensibilisation des employés sur les conséquences de la voiture / des transports publics / de la mobilité douce (vélo et marche) sur l'homme et l'environnement

☐ Mesure projetée ou déjà réalisée
☐ Réalisation à étudier
☐ Mesure qui ne présente aucun intérêt
☐ Mesure impossible à réaliser

c. Subvention à l'achat d'un abonnement de transports publics

☐ Mesure projetée ou déjà réalisée, précisez:
- le type d'abonnement (AG, ½-tarif, onde-verte): _____
- le montant de la subvention (par année): _____

☐ Réalisation à étudier
☐ Mesure qui ne présente aucun intérêt
☐ Mesure impossible à réaliser

d. Taxation des places de stationnement pour les voitures

☐ Mesure projetée ou déjà réalisée
Précisez le montant de la location (par mois) : _____
☐ Réalisation à étudier
☐ Mesure qui ne présente aucun intérêt
☐ Mesure impossible à réaliser

e. Restriction volontaire du nombre de places de stationnement pour les voitures

☐ Mesure projetée ou déjà réalisée
☐ Réalisation à étudier
☐ Mesure qui ne présente aucun intérêt
☐ Mesure impossible à réaliser

f. Incitation au co-voiturage (les employés habitant une même zone se regroupent dans les véhicules pour effectuer leurs déplacements pendulaires)
   - ☐ Mesure projetée ou déjà réalisée
   - ☐ Réalisation à étudier
   - ☐ Mesure qui ne présente aucun intérêt
   - ☐ Mesure impossible à réaliser

g. Stationnement favorisé pour les co-voitureurs
   - ☐ Mesure projetée ou déjà réalisée
   - ☐ Réalisation à étudier
   - ☐ Mesure qui ne présente aucun intérêt
   - ☐ Mesure impossible à réaliser

h. Réduction des prix sur les prestations "Mobility®Carsharing" (agence qui met des véhicules à disposition de ses membres)
   - ☐ Mesure projetée ou déjà réalisée
   - ☐ Réalisation à étudier
   - ☐ Mesure qui ne présente aucun intérêt
   - ☐ Mesure impossible à réaliser

i. Mise en place d'une navette d'entreprise
   - ☐ Mesure projetée ou déjà réalisée
   - ☐ Réalisation à étudier
   - ☐ Mesure qui ne présente aucun intérêt
   - ☐ Mesure impossible à réaliser

j. Mise à disposition de vélos aux employés
   - ☐ Mesure projetée ou déjà réalisée
   - ☐ Réalisation à étudier
   - ☐ Mesure qui ne présente aucun intérêt
   - ☐ Mesure impossible à réaliser

k. Mise à disposition de places de stationnement abritées et sécurisées pour les cycles
   - ☐ Mesure projetée ou déjà réalisée
   - ☐ Réalisation à étudier
   - ☐ Mesure qui ne présente aucun intérêt
   - ☐ Mesure impossible à réaliser

l. Mise à disposition de vestiaires, casiers et douches pour les employés venant à vélo
   - ☐ Mesure projetée ou déjà réalisée
   - ☐ Réalisation à étudier
   - ☐ Mesure qui ne présente aucun intérêt
   - ☐ Mesure impossible à réaliser

m. Pour les employés venant à vélo, mise en place d'alternatives pour le retour en cas de mauvais temps (remboursement des billets de transports publics) ou d'urgence (participation aux frais de taxi)

- ☐ Mesure projetée ou déjà réalisée
- ☐ Réalisation à étudier
- ☐ Mesure qui ne présente aucun intérêt
- ☐ Mesure impossible à réaliser

n. Autres mesures, précisez: _____

_____

7.2 Pour quelles raisons principales votre entreprise a-t-elle décidé de réaliser ces mesures ?
(2 réponses possibles. Si aucune mesure n'a été réalisée, passez directement à la question 7.3)

- ☐ Volonté d'agrandir l'entreprise, nécessitant de diminuer la surface dévolue au stationnement
- ☐ Déménagement de l'entreprise, impliquant un re-dimensionnement à la baisse du nombre de places de parc (imposé dans le cadre de l'autorisation de construire)
- ☐ Volonté d'améliorer l'accessibilité de l'entreprise (réduire les embouteillages)
- ☐ Volonté de diminuer les frais de gestion du stationnement et des déplacements (défraiement kilométrique)
- ☐ Volonté de diminuer le taux d'absentéisme des employés (maladies, accidents)
- ☐ Volonté de diminuer le stress et les retards des employés
- ☐ Recherche d'une image plus positive, plus responsable de l'entreprise
- ☐ Démarche ISO 14'001
- ☐ Sensibilité aux questions environnementales
- ☐ Volonté de développer une nouvelle culture d'entreprise
- ☐ Volonté de re-dynamiser les relations professionnelles à travers la mise en place de ces mesures
- ☐ Volonté de mieux intégrer l'entreprise dans le quartier (limiter les nuisances causées par l'entreprise)
- ☐ Parce que cela a été imposé par les autorités (respect des normes en matière de stationnement ou de protection de l'air)
- ☐ Autres: _____

7.3 Quelles sont les principales raisons expliquant la non-réalisation ou l'absence de promotion de ces mesures par votre entreprise ?
(2 réponses possibles)

- ☐ La mobilité des employés de l'entreprise ne pose aucun problème (ni pour le stationnement, ni pour l'accessibilité)
- ☐ L'entreprise a d'autres priorités économiques que la gestion de la mobilité de ses employés
- ☐ Gérer la mobilité pendulaire n'est pas le rôle de l'entreprise
- ☐ L'infrastructure de transport existante n'offre aucune alternative à la voiture
- ☐ Il n'y a aucune obligation légale à réaliser ce genre de mesures
- ☐ Le dialogue avec les partenaires concernés (pouvoirs publics, entreprises de transports publics, Mobility®Carsharing) est difficile
- ☐ Prendre de telles mesures est très impopulaire auprès des employés
- ☐ Les effets de ces mesures sont nuls
- ☐ Autres: _____

8. ROLE DES POUVOIRS PUBLICS

8.1 Quel(s) rôle(s) devraient jouer les pouvoirs publics dans la gestion des déplacements pendulaires ?

(3 réponses possibles)

- ☐ Aucun, la mobilité est une affaire privée
- ☐ Les pouvoirs publics devraient mieux informer les entreprises des possibilités existantes
- ☐ Les pouvoirs publics devraient jouer le rôle de conseillers pour aider les entreprises à mieux gérer la mobilité de leurs employés
- ☐ Les pouvoirs publics devraient faciliter la mise en contact et l'échange d'expériences entre les entreprises
- ☐ Les pouvoirs publics devraient soutenir financièrement la mise en place de plans de mobilité (soutien de projets-pilotes)
- ☐ Les pouvoirs publics devraient mettre en place une politique plus restrictive en matière de stationnement (limitation du nombre de places de parc autorisé par établissement)
- ☐ Les pouvoirs publics devraient mettre en place une politique fiscale incitative (déductions fiscales pour les entreprises engagées dans la gestion de la mobilité pendulaire)
- ☐ Les pouvoirs publics devraient davantage s'engager pour développer l'offre en transports publics
- ☐ Les pouvoirs publics devraient davantage consulter les entreprises sur les questions de planification des transports
- ☐ Autre : _____

Accepteriez-vous que je prenne contact avec vous pour discuter de ce thème de manière plus approfondie ?

☐ non ☐ oui, précisez le nom et les coordonnées de la personne de contact:

_____

_____

UN GRAND MERCI POUR VOTRE PARTICIPATION A CETTE ETUDE !

Délai de remplissage et de retour: 16 juin 2006