

# C11-PRESTATIONS DE DÉPLACEMENTS

CETTE FICHE TRAITE DE L'ACHAT DE PRESTATIONS DE DÉPLACEMENTS DE PERSONNES, QU'IL S'AGISSE DE TRANSPORTS INDIVIDUELS OU COLLECTIFS, EN VILLE OU HORS DE LA ZONE URBAINE. LES ENTREPRISES, COLLECTIVITÉS ET ÉTABLISSEMENTS PUBLICS PEUVENT ÊTRE APPELÉS À ACHETER (OU SUBVENTIONNER) DEUX TYPES PRINCIPAUX DE DÉPLACEMENTS:

→ DANS LE **CADRE PROFESSIONNEL**: RÉUNIONS, SÉMINAIRES, ORGANISATION D'UNE MANIFESTATION, ETC.

→ DANS LE **CADRE SCOLAIRE**: COURSES D'ÉCOLES, CAMPS SCOLAIRES, VOYAGES D'ÉTUDES, TRANSPORTS D'ENFANTS À MOBILITÉ RÉDUITE DU DOMICILE À L'ÉCOLE, ETC.

DANS NOS CONTRÉES, LES PRINCIPAUX MODES DE TRANSPORT À DISPOSITION SONT LES SUIVANTS:

→ **TRANSPORTS EN COMMUN**: TRAIN, BUS, CAR, TRAMWAY, MÉTRO, BATEAU, AVION

→ **TRANSPORTS INDIVIDUELS**: SYSTÈME DE CARSHARING, VOITURE INDIVIDUELLE, SCOOTER, MOTO

→ **MOBILITÉ «DOUCE»**: MARCHÉ, VÉLO, VÉLO ÉLECTRIQUE.

LA MARCHÉ À PIED, BIEN QU'ELLE NE SOIT PAS INCLUSE DANS CETTE FICHE (ELLE N'EST LIÉE À AUCUN ACTE D'ACHAT), EST À PRIVILÉGIER DÈS QUE POSSIBLE.



# C11-PRESTATIONS DE DÉPLACEMENTS

## PROBLÉMATIQUE

De manière générale, les déplacements de personnes n'ont cessé d'augmenter ces dernières années en Suisse et la voiture reste le moyen de transport préféré de la population helvétique<sup>1</sup>.

Ces déplacements entraînent divers impacts:

- **coûts économiques**: pour l'année 2003, les coûts totaux en lien avec les transports se montaient à 65,1 milliards de francs pour le trafic routier et à 10,3 milliards pour le trafic ferroviaire. Les moyens de transport (acquisition, exploitation et entretien des véhicules ou du matériel roulant) génèrent la majeure partie des coûts totaux des transports (66% pour la route et 53% pour le rail). Les **coûts d'infrastructure** sont particulièrement importants dans le trafic ferroviaire. Ils représentent plus de 41% des coûts totaux contre seulement 11% pour le trafic routier. Les **coûts relatifs à la sécurité** englobent tous les coûts des accidents (dommages corporels, dommages matériels ainsi que frais de police et de justice). Ils représentent 16% des coûts totaux pour la route et seulement 1% pour le rail<sup>2</sup>
- **coûts énergétiques**: en Suisse, les transports représentent un tiers de la consommation totale d'énergie<sup>3</sup>
- **coûts environnementaux**: en plus des nombreuses émissions générées par les déplacements de personnes, les infrastructures de transport ont un impact élevé sur l'utilisation du territoire. Entre 1979/85 et 1992/97, 74 km<sup>2</sup> de surfaces de transport ont été créées (soit l'équivalent de 14800 terrains de football). 60% des surfaces concédées aux transports étaient des surfaces agricoles et 25% des surfaces d'habitat et d'infrastructures (OFS)<sup>4</sup>
- **coûts sur la santé**: même si les accidents mortels de la route ont diminué de 70% depuis 1980, on a dénombré 3559 blessés et 49 tués par million d'habitants sur les routes suisses en 2006 (26718 blessés et 370 tués, OFS)<sup>5</sup>. Sans parler des nuisances sonores dues aux différents transports. Sur l'axe autoroutier reliant Genève à Lausanne, l'Office fédéral des routes (OFROU) estime que le nombre de véhicules circulant dans les deux sens en l'espace de 24 heures s'élève entre 70500 et 90000 véhicules (tous motifs de déplacements confondus), ce qui crée un bruit de fond continu<sup>6</sup>. Enfin, il est important de rappeler que les émissions engendrées par les transports ont un impact important sur la santé, en particulier sur les maladies respiratoires.

Le tableau ci-dessous compare les différents coûts externes liés au transport par route et par rail; il montre que les impacts découlant du trafic touchent différents domaines, par exemple les atteintes au paysage ou les dégâts sur les bâtiments.

### Coûts externes des transports pour l'année 2005

En millions de CHF (valeurs de référence)

	Route	Rail	Total	Total en %
Accidents	2'017	30	2'047	24,0 %
Bruit	1'101	74	1'174	13,8 %
Coûts de la santé dus à la pollution de l'air	1'834	120	1'954	22,9 %
Dégâts aux bâtiments dus à la pollution de l'air	274	15	289	3,4 %
Climat	1'256	7	1'264	14,8 %
Nature et paysage	687	110	797	9,3 %
Pertes agricoles	63	2	65	0,8 %
Dégâts aux forêts	64	2	66	0,8 %
Dégâts aux sols	107	33	140	1,6 %
Coûts supplémentaires en zone urbaine	78	20	99	1,2 %
Processus en amont et en aval	593	41	634	7,4 %
<b>Total</b>	<b>8'074</b>	<b>455</b>	<b>8'529</b>	<b>100,0 %</b>
Part du total	94,7 %	5,3 %	100 %	

Source: Coûts externes des transports en Suisse, mai 2008, OFEV

1 Statistiques suisses: Panorama «Mobilité et transports», février 2008, OFS > [www.bfs.admin.ch](http://www.bfs.admin.ch)

2 Office fédéral de la statistique. Le compte des transports, année 2003. Neuchâtel 2006, p14.

3 Statistiques suisses: Panorama «Mobilité et transports», février 2008, OFS > [www.bfs.admin.ch](http://www.bfs.admin.ch)

4 Office fédéral de la statistique, indicateurs de l'environnement (02 – espace, environnement) Transport et mobilité – Terrains convertis en surfaces de transport, 2005 > [www.bfs.admin.ch](http://www.bfs.admin.ch)

5 Statistiques suisses: Panorama «Mobilité et transports», février 2008, OFS, et Sécurité physique – Tués et blessés sur la route, indicateur Monet > [www.bfs.admin.ch](http://www.bfs.admin.ch)

6 Fluidité du trafic sur les routes nationales, OFROU, 2007

## CHOIX DES MODES DE TRANSPORT

Tout organisme devrait se doter d'un **plan de mobilité**. Les directives de ce plan doivent évaluer en premier lieu les besoins réels au niveau des déplacements et, le cas échéant, orienter l'utilisateur vers les modes de transport présentant le moins d'impacts négatifs sur la santé et sur l'environnement.

L'acheteur s'efforcera de privilégier les modes de transport présentant un maximum d'avantages pour les utilisateurs (durée, sécurité, flexibilité, confort, rentabilité), tout en engendrant le moins d'impacts négatifs possible sur l'environnement. Il se posera pour cela les questions suivantes:

### **Le déplacement prévu peut-il être évité ou encore limité?**

Exemples de mesures alternatives à un déplacement:

- conférence téléphonique ou vidéoconférence
- échange de e-mails

Exemples de mesures alternatives limitant les déplacements:

- regroupement de réunions
- sorties scolaires aux alentours de l'établissement
- voyages d'études en Suisse ou dans les pays voisins accessibles par voie ferrée

Si NON:

### **Le déplacement peut-il s'effectuer (dans l'ordre de préférence et selon les possibilités):**

- à pied?
- en vélo ou vélo électrique?
- en transports en commun (bus/tram/métro, train, bateau)?
- en combinant ces modes de transport?
- en combinant ces modes de transport avec une voiture (carsharing)?

Pour mieux évaluer la situation, prendre en compte les éléments suivants:

- distance à parcourir
- temps à disposition
- horaires du déplacement (risques d'embouteillage, disponibilité des transports en commun, horaires des transports publics coordonnés avec ceux des séances, etc.)
- accessibilité en transports publics (proximité du lieu des séances avec les arrêts desservis)
- besoin de travailler lors du déplacement (possible en transports en commun)
- matériel à transporter
- coût<sup>7</sup>

Si NON:

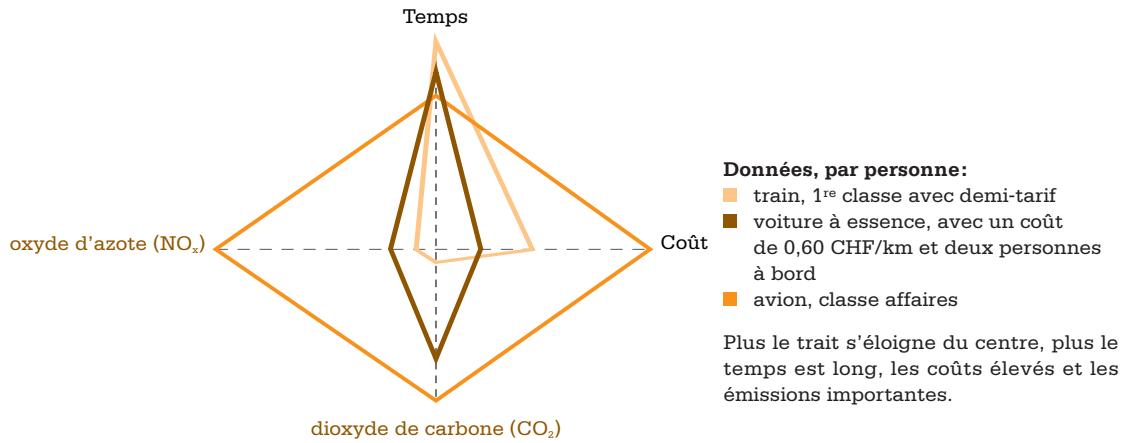
### **Si la voiture s'avère plus appropriée que les solutions ci-dessus, le trajet peut-il être effectué:**

- en recourant au système de carsharing (par exemple Mobility Carsharing Suisse)?
- en adoptant le covoiturage?

Avant de choisir l'avion pour une destination moyen-courrier pour des raisons de temps, on vérifiera soigneusement que le calcul de la durée de déplacement prend en compte les trajets de porte à porte. Le train est parfois plus pratique, les gares étant situées au centre des villes. Quant aux court-courriers, le temps d'attente, d'embarquement et de débarquement peut être plus long que celui passé dans l'avion; les possibilités de travailler pendant le temps de déplacement sont dans ce cas fortement réduites.

<sup>7</sup> On évaluera l'opportunité d'établir des contrats «grand compte» avec les réseaux ferroviaires et les transports publics urbains afin d'obtenir des tarifs préférentiels.

## Voyage d'affaires Genève-Zurich – indicateurs comparatifs selon le mode de transport



Source: Umweltindikatoren im Verkehr, EPFZ, 2008

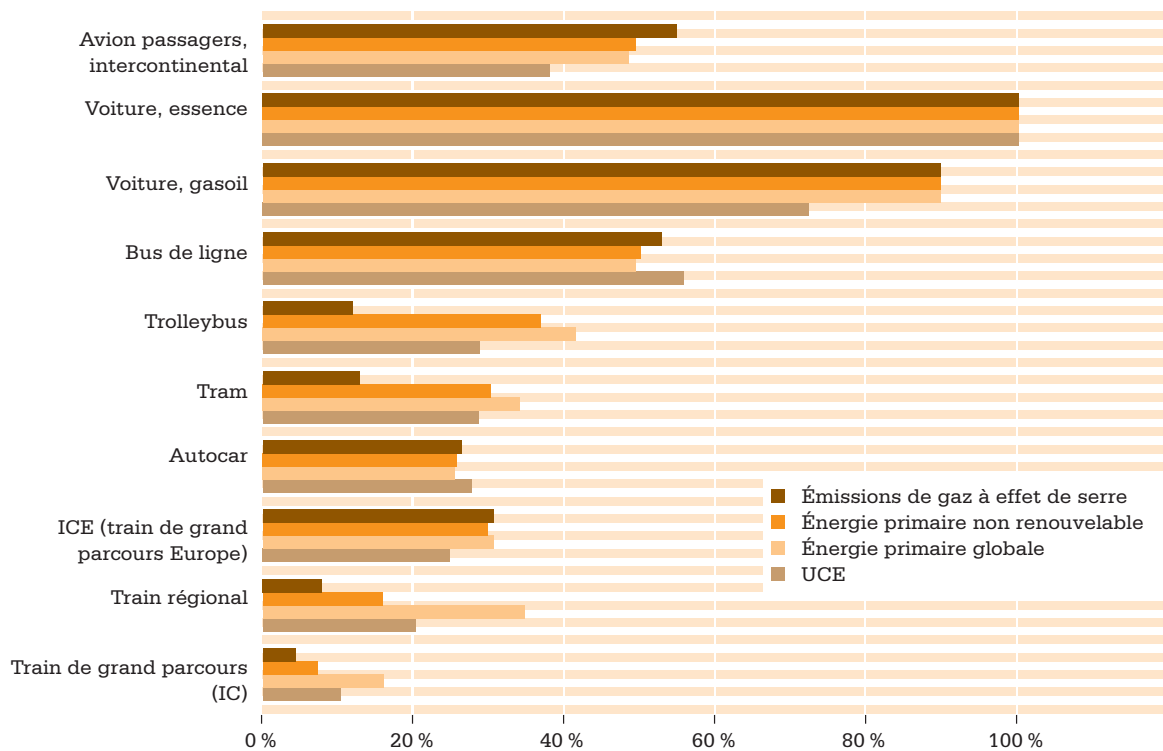
Le graphique ci-contre compare trois modes de transport selon quatre paramètres: temps, coût, émissions de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) et d'oxyde d'azote (NO<sub>x</sub>). Il montre quel mode de transport choisir selon la priorité accordée (diminution des impacts sur l'environnement, temps de trajet, prix).

## IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT

Les impacts sur l'environnement liés aux déplacements incluent les émissions polluantes (air et sol), la consommation de ressources non renouvelables, l'utilisation du territoire (espace) et les nuisances sonores. Voir la fiche [B4-Transports de marchandises](#) pour plus de détails sur ces différents points.

Le graphique ci-dessous représente divers impacts environnementaux pour chaque mode de transport, selon la méthode des unités de charge environnementale (voir la fiche [B2-Écobilans et énergie grise](#)), la consommation d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre.

### Comparaison des moyens de transport selon différents indicateurs, par passager-kilomètre (référence: voiture essence = 100%)



Source: KBOB

Pour les trajets terrestres courants, il est recommandé d'utiliser autant que possible les transports en commun, leurs impacts environnementaux étant plus faibles que ceux de la voiture individuelle. En 2006, les produits pétroliers fournissaient plus de 96% de l'énergie totale consommée pour les transports en Suisse. Les trains et trolleybus consommaient, quant à eux, seulement 3,8% de l'énergie utilisée dans les transports, alors qu'ils représentaient 15% des prestations<sup>8</sup>.

En dehors de la mobilité urbaine et périurbaine, les déplacements professionnels en avion peuvent s'avérer incontournables si la destination n'est pas desservie par un autre moyen de transport dans une durée raisonnable (moins d'une journée, sur la base d'un transport en train) ou si le collaborateur doit se rendre urgemment sur place. En dehors de ces deux cas, on devrait si possible éviter l'avion. Pour un même nombre de kilomètres parcourus, l'avion est en effet le plus énergivore sur les courtes distances. Pour les longues distances, un trajet en voiture entraîne un impact environnemental plus important par kilomètre parcouru que l'avion; dans ce cas, il est donc pertinent de prendre l'avion (mais on ne ferait de toute manière pas 10000 km en voiture...).

Pour les camps scolaires ou voyages d'études, on sera attentif au choix de la destination afin de privilégier les moyens de transport générant le moins d'impacts environnementaux par personne. Il n'est pas forcément nécessaire d'aller très loin pour vivre des expériences enrichissantes et fortes sur le plan éducatif.

Pour l'achat d'une prestation globale de déplacements de personnes, il est possible d'établir un cahier des charges incluant des critères relatifs au respect de l'environnement: participation des chauffeurs à un cours de conduite écologique, mise à disposition d'une flotte de véhicules ayant le moins d'impacts possible sur l'environnement (voir la fiche [C7-Voitures de tourisme et véhicules utilitaires légers](#)), etc. Pour les critères relatifs aux transports de biens, voir la fiche [B4-Transports de marchandises](#). Au cas où l'achat d'une flotte de véhicules s'avère nécessaire, se reporter à la fiche [C7-Voitures de tourisme et véhicules utilitaires légers](#)

## RECOMMANDATIONS

Se référer également à l'arbre décisionnel portant sur le choix des modes de transport (voir page 3).

### ACHAT DE TITRES DE TRANSPORT POUR DÉPLACEMENTS INDIVIDUELS

#### DÉPLACEMENTS EN VILLE

	Exemples de justificatifs attestant le respect des critères
<b>Préférer</b> , dans cet ordre et selon les distances, les moyens de transport suivants: location de vélos, location de vélos électriques, transports publics (train, tramway, bus), véhicule d'un système de carsharing	
<b>Préférer</b> l'achat de quelques cartes d'abonnement au réseau de transports publics transmissibles d'un collaborateur à l'autre	
<b>Préférer</b> l'achat de bons («voucher») auprès d'une compagnie de taxis dont la flotte de véhicules correspond autant que possible aux critères d'achat proposés dans la fiche <a href="#">C7-Voitures de tourisme et véhicules utilitaires légers</a>	
<b>Préférer</b> l'achat d'un abonnement de carsharing transmissible d'un collaborateur à l'autre ou personnel si cela se justifie	

#### DÉPLACEMENTS RÉGIONAUX ET NATIONAUX

	Exemples de justificatifs attestant le respect des critères
<b>Préférer</b> , dans cet ordre et selon les distances, les moyens de transport suivants: train, véhicule d'un système de carsharing	

<sup>8</sup> Mobilité – Consommation finale d'énergie pour les transports (indicateurs Monnet), Office fédéral de la statistique > [www.bfs.admin.ch](http://www.bfs.admin.ch)

## DÉPLACEMENTS À L'ÉTRANGER

Exemples de justificatifs  
attestant le respect des critères

<b>Préférer</b> , dans cet ordre et selon les distances, les moyens de transport suivants : train, véhicule de location, avion	
Pour les voyages scolaires, <b>préférer</b> les destinations pouvant être desservies en train ou en car plutôt qu'en avion	

## ACHAT DE PRESTATIONS DE TRANSPORTS GROUPÉS

### SERVICE

Exemples de justificatifs  
attestant le respect des critères

<b>Préférer</b> les prestataires dont tous les conducteurs ont effectué un cours de conduite écologique Eco-Drive ou équivalent	→ Attestations de participation au cours
---	--

### FLOTTE DE VÉHICULES

Exemples de justificatifs  
attestant le respect des critères

<b>Préférer</b> les prestataires dont la flotte de véhicules répond aux critères d'achat de la fiche <a href="#">E3-C7-Voitures de tourisme et véhicules utilitaires légers</a>	
---	--

Se référer également aux fiches de la partie «B-Dimensions et outils à prendre en compte»: [E3-B1-Conditions de travail et engagement sociétal des entreprises](#), [E3-B2-Écobilans et énergie grise](#), [E3-B3-Durée de vie et élimination](#), [E3-B4-Transports de marchandises](#), [E3-B5-Emballages et conditionnements](#), [E3-B6-Labels, certifications et autres distinctions](#).

## PRINCIPAUX LABELS

Il n'existe pas de label spécifique pour les moyens de transport, par contre certaines compagnies présentent une certification de leur système de management environnemental de type ISO 14 001.

## POUR EN SAVOIR PLUS

Voir la fiche [E3-Bibliographie et webographie](#)

### QUELQUES CONSEILS À RETENIR

- Privilégier le mode de déplacement qui concilie respect de l'environnement et adéquation avec le besoin (par exemple TGV plutôt qu'avion pour un déplacement à Paris).
- Si une voiture est nécessaire, favoriser un système de carsharing et privilégier le covoiturage.