

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 helvétique¹.

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 rail²
- **coûts énergétiques**: en Suisse, les transports représentent un tiers de la consommation totale d'énergie³
- **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 km² 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)⁴
- **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)⁵. 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 continu⁶. 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 %
Total	8'074	455	8'529	100,0 %
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

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

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

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

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
- coût⁷

Si NON:

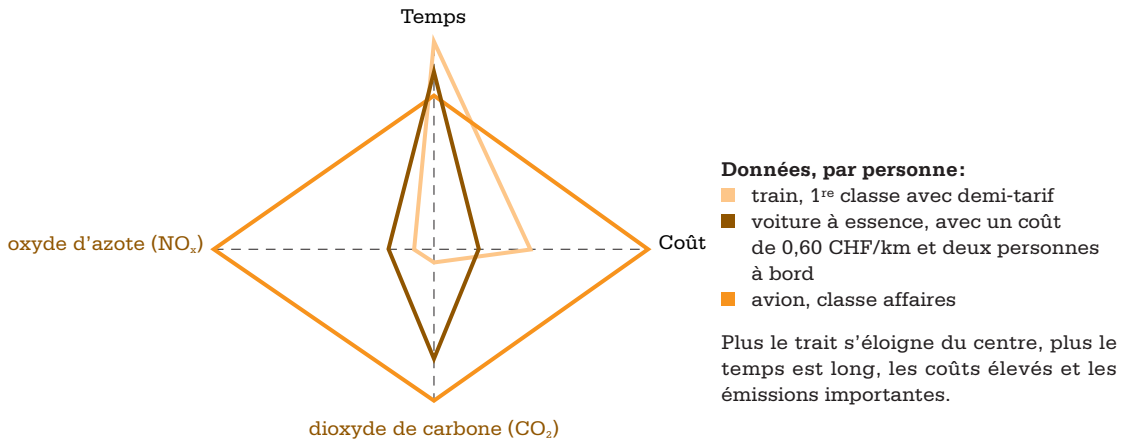
Si la voiture s'avère plus appropriée que les solutions ci-dessus, le trajet peut-il être effectué:

- 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.

⁷ 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

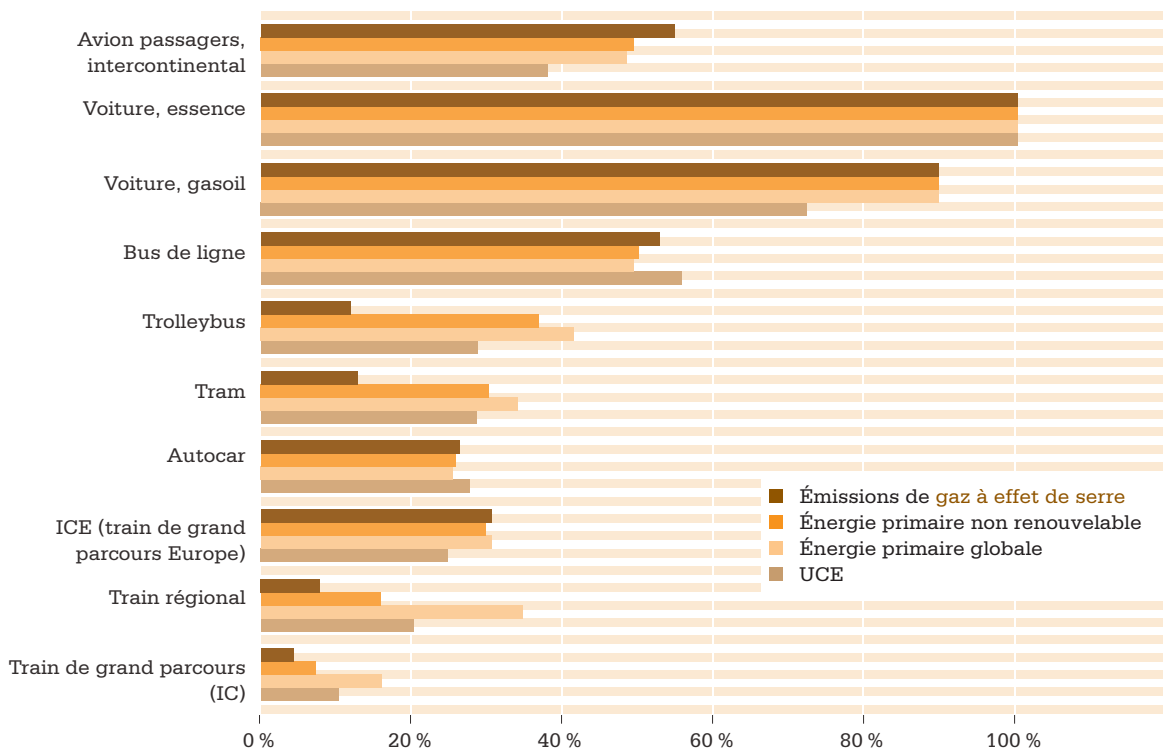
Le graphique ci-contre compare trois modes de transport selon quatre paramètres: temps, coût, émissions de dioxyde de carbone (CO₂) et d'oxyde d'azote (NO_x). Il montre quel mode de transport choisir selon la priorité accordée (diminution des impacts sur l'environnement, temps de trajet, prix).

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 prestations⁸.

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 léger](#)

⁸ Mobilité – Consommation finale d'énergie pour les transports (indicateurs Monet), Office fédéral de la statistique > www.bfs.admin.ch

C11-PRESTATIONS DE DÉPLACEMENTS

PRÉPARATION DE L'ACHAT

ÉVALUATION DES IMPACTS LIÉS AU CYCLE DE VIE

Cette rubrique présente les principaux impacts décrits dans la rubrique [Problématique](#) de cette fiche (*version approfondie du guide*).

- Impacts économiques, liés à la construction des infrastructures et des véhicules ainsi qu'à leur entretien
- Consommation énergétique (les transports représentent un tiers de la consommation totale d'énergie en Suisse)
- Impacts environnementaux, liés à l'utilisation du territoire et aux pollutions du sol et de l'air
- Impacts sur la santé, dus aux nuisances sonores et aux émissions polluantes dans l'air, qui affaiblissent le système respiratoire des personnes sensibles (la pollution de l'air peut entraîner une diminution de la fonction pulmonaire ainsi que l'apparition d'affections respiratoires et de problèmes cardiovasculaires). Les accidents mortels de la route, en diminution, demeurent une problématique.

Les impacts liés aux véhicules ne sont pas traités dans cette fiche (pour ces derniers, se référer aux fiches [C7-Voitures de tourisme et véhicules utilitaires légers](#) et [C8-Bus, véhicules d'entretien et de voirie](#)).

ANALYSE DES ACTEURS LIÉS À L'ACHAT

Les acheteurs – tout comme les chefs de projet, les utilisateurs, les fournisseurs et autres personnes en relation avec l'achat – peuvent agir de manière à atténuer les impacts liés à la prestation. Cette rubrique complète les rubriques «Critères d'achat» figurant plus loin dans cette fiche.

Qui peut agir?	Comment atténuer les impacts?
Acheteur, décideur ou utilisateur	> Privilégier les solutions de déplacements nuisant le moins possible à la santé et à l'environnement, tout en respectant les impératifs économiques (voir les recommandations ci-dessous) → Tous les impacts sont atténués
Utilisateur	> Compenser les émissions de gaz à effet de serre liées aux déplacements motorisés effectués. Il s'agit souvent d'une décision de principe de l'entreprise ou de l'entité publique → Les impacts environnementaux sont atténués
Fournisseur	> Proposer des prestations avec des véhicules les moins polluants possible dans le cas de transports motorisés) → Les impacts liés à la consommation énergétique, à l'environnement et à la santé sont atténués

ÉTUDE DE MARCHÉ

Cette rubrique présente quelques nouveautés liées au marché. Les informations détaillées se trouvent dans la rubrique [Problématique](#) de cette fiche (*version approfondie du guide*).

Covoiturage

Le covoiturage permet d'augmenter le taux de remplissage des véhicules, et donc d'économiser du carburant, de diminuer les embouteillages et de réduire les besoins en places de parc. Il contribue par ailleurs à développer le lien social. Cette solution est préconisée pour les déplacements pendulaires, mais elle peut aussi être adaptée aux déplacements professionnels, par exemple pour les journées «au vert» des entreprises, si le recours aux transports publics s'avère impossible. En utilisant les plateformes Internet dédiées au covoiturage, il est recommandé de choisir des systèmes avec un grand nombre d'utilisateurs, pour augmenter les chances de trouver le déplacement souhaité au moment voulu. La plupart des plateformes les plus utilisées sont des plateformes privées, actives à l'échelle européenne.

CRITÈRES D'ACHAT : L'ESSENTIEL EN BREF

Cette rubrique présente quelques critères permettant de choisir un produit et un fournisseur. Pour en savoir plus, voir la rubrique [Critères d'achat approfondis](#) de cette fiche (*version approfondie du guide*) ainsi que la fiche [E3-Bibliographie et webographie](#).

Choix du produit

Que choisir?	Comment vérifier?
Privilégier les mesures alternatives à un déplacement, par exemple, conférence téléphonique et regroupement de séances	
Privilégier le mode de déplacement conciliant respect de l'environnement et adéquation avec le besoin (par exemple le train plutôt que l'avion pour un déplacement de Genève à Paris)	→ S'inspirer de l'arbre décisionnel portant sur le choix des modes de transport (voir la rubrique Problématique de la <i>version approfondie du guide</i>)
Si une voiture est nécessaire, favoriser un système de carsharing et/ou privilégier le covoiturage	

Choix du fournisseur

Qui choisir?	Comment vérifier?
Préférer les fournisseurs formulant des engagements en matière de développement durable	→ Voir les informations sur le site Internet (charte du développement durable, types de véhicules utilisés, cours Eco-Drive organisés pour leurs chauffeurs, etc.) → Voir la fiche B1-Critères relatifs aux fournisseurs

CRITÈRES D'ACHAT APPROFONDIS

Cette rubrique détaille les critères à examiner pour la sélection d'un fournisseur et d'un produit. On peut également se référer aux fiches de la partie «Dimensions et outils à prendre en compte» [B2-Écobilans et énergie grise](#), [B4-Transports de marchandises](#) et [B6-Labels, certifications et autres distinctions](#).

Se référer également à l'arbre décisionnel portant sur le choix des modes de transport (voir page 4).

RECOMMANDATIONS CONCERNANT LES FOURNISSEURS

SERVICE

Les exemples de justificatifs attestant le respect des critères sont présentés sous chaque critère.

Préférer les prestataires dont tous les conducteurs ont effectué un cours de conduite écologique Eco-Drive ou équivalent

→ Attestation de participation au cours

FLOTTE DE VÉHICULES

Les exemples de justificatifs attestant le respect des critères sont présentés sous chaque critère.

Préférer les prestataires dont la flotte de véhicules répond aux critères d'achat de la fiche [C7-Voitures de tourisme et véhicules utilitaires légers](#)

RECOMMANDATIONS CONCERNANT LE PRODUIT

DÉPLACEMENTS EN VILLE

Les exemples de justificatifs attestant le respect des critères sont présentés sous chaque critère.

Préférer, 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 ou covoiturage

Préférer l'achat de quelques cartes d'abonnement au réseau de transports publics transmissibles d'un collaborateur à l'autre

Préférer 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 [C7-Voitures de tourisme et véhicules utilitaires légers](#)

Préférer l'achat d'un abonnement de carsharing transmissible d'un collaborateur à l'autre ou personnel si cela se justifie

DÉPLACEMENTS RÉGIONAUX ET NATIONAUX

Les exemples de justificatifs attestant le respect des critères sont présentés sous chaque critère.

Préférer, dans cet ordre et selon les distances, les moyens de transport suivants: train, véhicule d'un système de carsharing ou covoiturage

DÉPLACEMENTS À L'ÉTRANGER

Les exemples de justificatifs attestant le respect des critères sont présentés sous chaque critère.

Préférer, dans cet ordre et selon les distances, les moyens de transport suivants: train, véhicule de location, avion

Pour les voyages scolaires, **préférer** les destinations pouvant être desservies à vélo, en train ou en car plutôt qu'en avion

PRINCIPAUX LABELS

Il n'existe pas de label spécifique pour les prestations de déplacements.

POUR EN SAVOIR PLUS

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