

La présente fiche s'adresse aux employeurs et aux gestionnaires de zones d'activité. Elle explique comment utiliser plus efficacement les places de stationnement sur le lieu de travail.

# P 06

## GESTION DU STATIONNEMENT PAR LES EMPLOYEURS

### Foire aux questions (FAQ)

- > Qu'est-ce que la gestion du stationnement en entreprise et pourquoi est-elle nécessaire ?
- > Comment les employeurs peuvent-ils utiliser le plus efficacement possible les places de stationnement disponibles en quantité limitée ?
- > Comment les employeurs peuvent-ils favoriser la mobilité – pour leurs employés et de manière générale ?

### Sujets

Avantages de la gestion du stationnement en entreprise .....	3
Mise en œuvre de la gestion du stationnement en entreprise .....	6
La gestion du stationnement comme partie intégrante des plans de mobilité entreprise .....	10
Recommandations et mesures contre-productives .....	12

### Aperçu

Outre l'État, les communes et les citoyens, les employeurs comptent parmi les quatre acteurs de la mobilité. Grâce à la gestion du stationnement, ils peuvent non seulement exploiter de manière plus efficace les surfaces à leur disposition, mais aussi contribuer grandement à l'amélioration générale de la circulation. La première étape pour la gestion du stationnement en entreprise en particulier, et pour la gestion de la mobilité en entreprise en général, consiste à désigner un délégué permanent à la mobilité.

**Gestion du stationnement** Terme générique désignant des mesures qui influencent l'usage des places de stationnement dans l'espace et le temps. Elle consiste en des mesures réglementaires, organisationnelles ou d'aménagement. L'objectif est de privilégier une utilisation à des fins spécifiques, avec pour conséquence possible la réduction du nombre de places de stationnement nécessaires.

**Gestion de la mobilité en entreprise** Ensemble de mesures qu'une entreprise peut prendre pour maîtriser le trafic qu'elle occasionne. La gestion du stationnement est une composante de la gestion de la mobilité en entreprise.

**Autopartage (ou carsharing)** L'autopartage désigne un type de location automobile. Le client réserve un véhicule (voiture, véhicule de livraison, etc.) auprès d'un prestataire d'autopartage au moyen de son smartphone, il le récupère à la station en question et il l'y dépose à nouveau après quelques heures. Étant donné qu'un tel véhicule remplace plusieurs véhicules de société peu utilisés, l'autopartage réduit le nombre de places de stationnement nécessaires pour la flotte d'une entreprise. > Voir P 07

**Covoiturage (ou carpooling)** Deux personnes ou plus circulent ensemble dans le véhicule privé de l'une d'entre elles. La pratique du covoiturage pour les trajets entre le domicile et le lieu de travail réduit le besoin de places de stationnement pour les employés.

## FOIRE AUX QUESTIONS (FAQ)

*Qu'est-ce que la gestion du stationnement en entreprise et pourquoi est-elle nécessaire ?*

La gestion du stationnement en entreprise comprend toutes les **mesures organisationnelles, réglementaires et d'aménagement** qu'un employeur peut prendre pour **influencer le besoin en places de stationnement** pour les véhicules utilitaires, les voitures et les vélos nécessaires au fonctionnement de son entreprise et l'usage de ces places **au cours de la journée et de la semaine**. La gestion du stationnement en entreprise offre d'importants avantages tant **pour l'employeur lui-même** que **pour la mobilité d'une manière générale** > [voir page 3](#).

*Comment les employeurs peuvent-ils utiliser le plus efficacement possible les places de stationnement disponibles en quantité limitée ?*

Les employeurs peuvent utiliser les places de stationnement le plus efficacement possible en les gérant comme n'importe quelle autre **ressource limitée**. Une **analyse des besoins** permet de déterminer quels trajets peuvent être effectués avec des **alternatives plus économes en place**, comme les transports en commun, le covoiturage, le vélo ou même la marche à pied, ou à quels déplacements il est éventuellement possible de renoncer complètement. L'**attribution et la tarification des places de stationnement** devraient être basées sur des critères liés à la mobilité, plutôt que sur le grade ou l'ancienneté dans l'entreprise. Une collaboration avec les employeurs voisins, et éventuellement, la commune peut aboutir à des **synergies permettant des gains de place et de coûts** > [voir page 6](#).

*Comment les employeurs peuvent-ils favoriser la mobilité - pour leurs employés et de manière générale ?*

En élaborant un **plan de mobilité entreprise** qui régit entre autres l'attribution et la tarification des places de stationnement, les employeurs peuvent largement influencer sur le **comportement de mobilité du personnel** et, par conséquent, sur le **trafic**. L'objectif consiste à répondre à **tous les besoins de mobilité** liés à l'activité avec le moins de véhicules (et donc de places de stationnement) possible. L'État offre une **aide gratuite** pour l'élaboration d'un concept de mobilité au sein d'une entreprise ou pour plusieurs entreprises voisines. Un prérequis à la mise en œuvre de **l'ensemble de mesures** en question est que chaque employeur désigne un **délégué permanent à la mobilité** > [voir page 10](#).

# Avantages de la gestion du stationnement en entreprise

La gestion du stationnement en entreprise s'inscrit à la fois dans l'intérêt des employeurs et dans l'intérêt général. Du point de vue des entreprises, l'usage des places de stationnement et des véhicules peut être optimisé et, d'une manière générale, le trafic aux heures de pointe dépend sensiblement du nombre d'employeurs qui mettent une place de stationnement abordable à la disposition de leur personnel sur leur lieu de travail.

## La gestion du stationnement en entreprise dans l'intérêt des employeurs

Dans les **entretiens avec les acteurs concernés**, menés en 2021 pour préparer la stratégie de stationnement > [voir rapport final sur \*\*www.parken.lu\*\*](#), les employeurs interrogés ont notamment cité les **défis** suivants:

- > Les places de stationnement de certains commerces sont parfois **occupées par des employés et des visiteurs d'autres entreprises**.
- > Une grande partie des places de stationnement des centres commerciaux ne sont entièrement **occupées que le week-end**.
- > Les commerces **ne disposant pas de places de stationnement pour leur clientèle** ne peuvent fonctionner que dans des emplacements très centraux, où les flux piétons sont si denses que la fréquence d'achat supérieure compense la quantité d'achat moindre par visite. Il est aussi important pour les entreprises prestataires de services qui accueillent leurs clients que le site soit également accessible en voiture – indépendamment des correspondances avec les transports en commun.
- > Dans les centres urbains, **les livraisons** par des camions sont plus difficiles que dans les zones suburbaines ou rurales.
- > Les entreprises de construction et d'artisanat qui génèrent moins de trafic et nécessitent moins de places de stationnement pour leur personnel parce qu'elles mettent des **camionnettes** à la disposition de leurs travailleurs pour covoiturer sont confrontées au problème que de nombreuses communes ne prévoient pas de places pour ce type de véhicules.

> [Voir P 02](#)

- > En raison du manque d'aires de repos officielles qui leur sont destinées, les **camions** s'installent souvent dans l'espace-rue public des zones d'activité – précisément là où de nombreux **véhicules de livraison** se garent en attendant d'accéder aux sites des entreprises pour le chargement ou le déchargement.
- > Dans les entreprises industrielles pratiquant le **travail par équipes**, le nombre de places de stationnement nécessaires est temporairement doublé au moment des changements d'équipes.
- > Pour les employés potentiels, l'attractivité d'un employeur dépend en grande partie de **l'accessibilité du site**. Si un travailleur considère que l'offre de transports en commun entre son domicile et son lieu de travail est insuffisante, il exige une place de stationnement garantie. Les entreprises bien desservies par les transports en commun affirment que les membres les plus jeunes de leur personnel accordent plus d'importance à la possibilité de télétravail qu'à la disponibilité d'une place de stationnement.

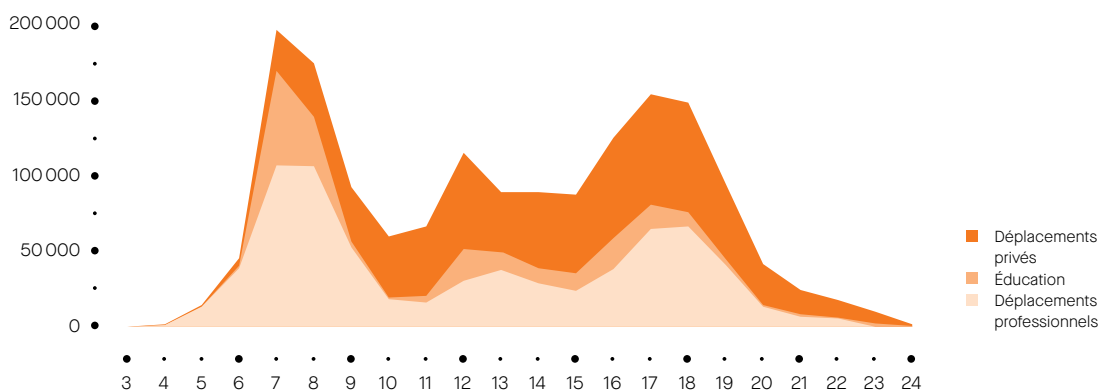
De plus, les entreprises du secteur de l'artisanat et de l'industrie déplorent qu'elles ne disposent pas d'espaces suffisants pour **développer leurs activités**.

La gestion du stationnement et de la mobilité peut résoudre la plupart de ces problèmes, sous condition toutefois que les employeurs s'engagent dans une **démarche active** > [voir page 6](#) et, le cas échéant, qu'ils collaborent avec les autres acteurs > [voir page 8](#).

# La gestion du stationnement en entreprise dans l'intérêt de la collectivité

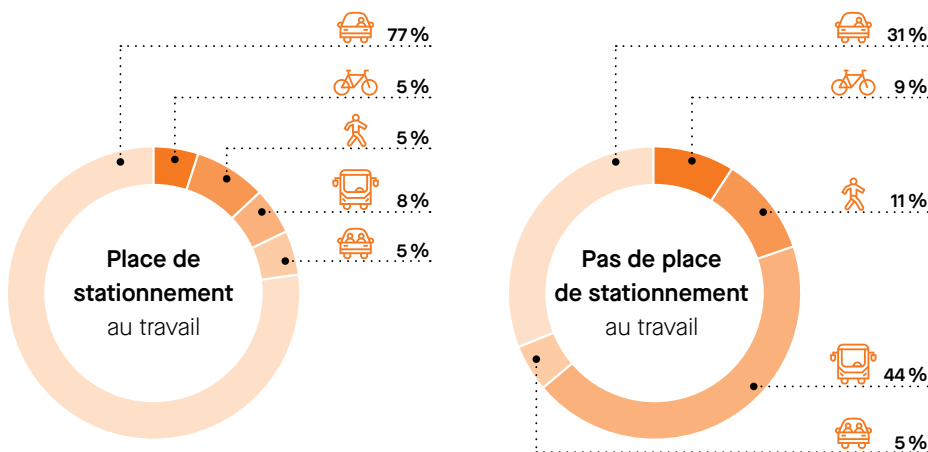
Le trafic **aux heures de pointe** fait quotidiennement l'objet de plaintes de la part des citoyens et des employeurs. Parmi tous les déplacements effectués entre 6 et 9 heures du matin, 45% ont un lien direct avec le lieu de travail (source: Luxmobil, 2017). Le **facteur déterminant dans le choix du moyen de transport** pour se rendre au travail est la disponibilité d'une place de stationnement sur le lieu de travail. C'est pour cette raison que les **employeurs** font partie des quatre **acteurs de la mobilité**. Si de nouvelles places de stationnement sont créées pour tous les nouveaux emplois créés, la croissance économique aggrave la congestion routière. La gestion du stationnement en entreprise est l'une des clés pour briser le «**cercle vicieux du stationnement**».

## Nombre de trajets au Luxembourg en semaine par heure d'arrivée et par finalité




Source: Modu 2.0, page 10

## Moyens de transport utilisés pour les trajets domicile-travail en fonction de la disponibilité de places de stationnement




Source: Ministère fédéral autrichien des Transports, de l'Innovation et de la Technologie, 2016

## Contributions potentielles des quatre acteurs de la mobilité ↓




**État**  
Planifier les zones d'activité de façon à ce qu'elles soient bien desservies par les transports en commun et reliées au réseau cyclable. Fournir un encadrement spécialisé aux employeurs pour l'élaboration d'un plan de mobilité entreprise.



**Communes**  
Adapter la clé de stationnement dans leur PAG de manière à permettre des synergies en termes de stationnement entre plusieurs employeurs et à réduire le nombre de places de stationnement au moyen de concepts de mobilité. Réserver des places de stationnement pour les livraisons et les camions. Relier les zones d'activité au réseau piéton et cyclable.



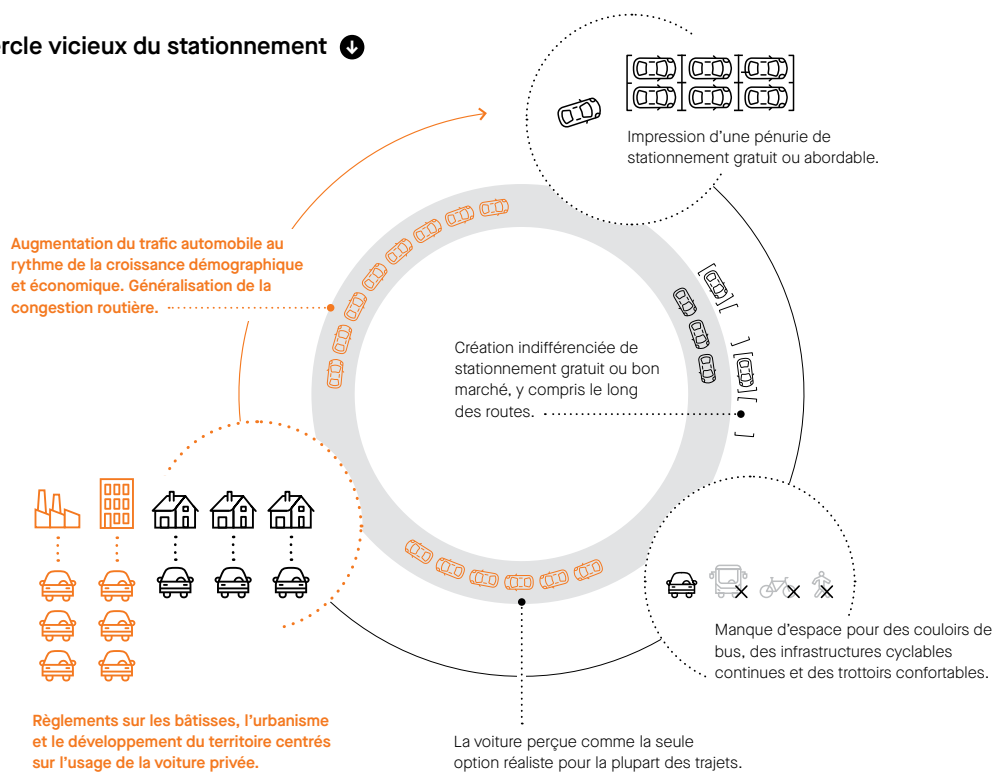
**Employeurs**  
Désigner un délégué à la mobilité et élaborer un plan de mobilité entreprise qui gère également le stationnement, en collaboration avec les employeurs voisins, la commune et, le cas échéant, l'État.



**Citoyens**  
Essayer systématiquement des solutions de mobilité alternatives pour les trajets domicile-travail. Rechercher activement des possibilités de covoiturage. Participer au plan de mobilité entreprise.

Source : d'après Modu 2.0, chapitre 3

## Le cercle vicieux du stationnement ↓



Vidéo « Cercle vicieux du stationnement »

> Voir le site [www.pnm2035.lu](http://www.pnm2035.lu) | page 174

# Mise en œuvre de la gestion du stationnement en entreprise

Indépendamment de leur taille, les employeurs peuvent utiliser les places de stationnement plus efficacement pour favoriser la mobilité d'un maximum d'employés et de marchandises, mais pas d'un maximum de véhicules. C'est d'autant plus le cas s'ils recherchent des synergies tant avec les entreprises voisines qu'avec la commune.

## Mesures pour les employeurs

D'expérience, l'un des prérequis pour une gestion du stationnement en entreprise en particulier, et une gestion de la mobilité en entreprise en général, consiste à **désigner un délégué permanent à la mobilité**. Cette personne doit :

- > s'intéresser à la thématique de la « mobilité en entreprise », se former en continu dans ce domaine et dédier **une partie de son temps de travail hebdomadaire** à cette tâche;
- > faire fonction **d'interface entre la direction et le personnel**, ainsi qu'auprès des autres instances pertinentes (commune, instances publiques, employeurs voisins), pour toutes les questions liées à la mobilité;
- > **coordonner et mettre en œuvre** tous les projets relatifs à la mobilité – en particulier, un plan de mobilité entreprise [> voir page 10](#),
- > **conseiller** au sein de l'entreprise sur le thème de la « mobilité ».

---

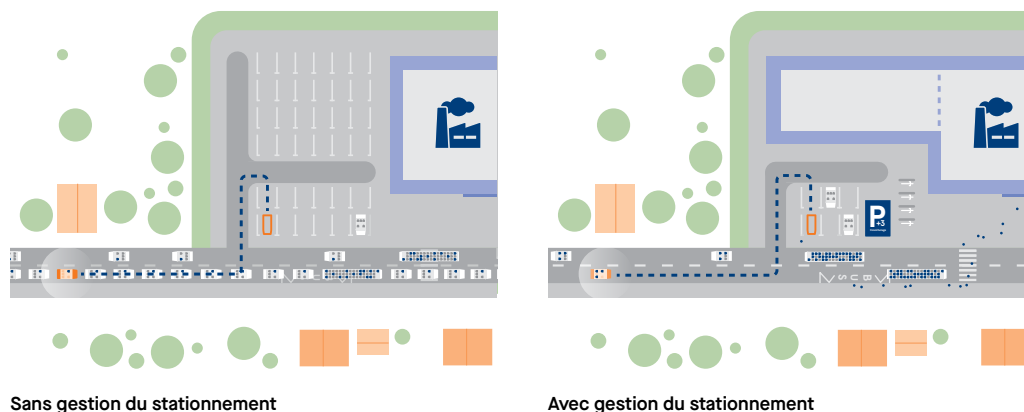
### Le rôle essentiel du délégué à la mobilité

Depuis quelques années, les entreprises sont nombreuses à reconnaître que la mobilité est un sujet de préoccupation fondamental. **Plus de 100 plans de mobilité entreprise** ont été élaborés avec les instances publiques [> voir page 11](#). Le plus souvent, ces plans d'action n'ont toutefois pas été mis en œuvre sur le terrain. Il manquait souvent un délégué à la mobilité, c'est-à-dire une personne qui est chargée, non seulement à titre accessoire, mais dans le cadre **permanent de ses activités principales**, de veiller à la mise en œuvre et à l'adaptation éventuelle des mesures adoptées dans l'entreprise. Si une réglementation du stationnement (ou un plan de mobilité) est définie pour une **zone d'activité** dans son ensemble, il faut un coordinateur qui joue le rôle d'interlocuteur

et coordonne cette thématique qui présente un intérêt pour tous les employeurs impliqués avec les délégués à la mobilité des employeurs en question. L'absence d'un tel coordinateur explique également pourquoi les quelque 20 plans de mobilité élaborés à ce jour pour des zones d'activité n'ont pas pu livrer leur plein potentiel.

Ceci démontre qu'il est indispensable d'opérer le **changement de paradigme exposé dans la Stratégie pour une mobilité durable Modu 2.0**. En effet, les défis de la mobilité au Luxembourg ne peuvent être relevés que si les employeurs, tout comme les organismes communaux et publics qui gèrent les zones d'activité, contribuent de façon **proactive et durable** à l'amélioration de la mobilité.

## Utilisation plus efficace de l'espace grâce à la gestion du stationnement



Sans gestion du stationnement

Avec gestion du stationnement

Source : Modu 2.0, page 39

Dès le **choix de son implantation**, un employeur ne doit pas seulement prendre en considération le loyer et le nombre de places de stationnement disponibles sur les sites qui l'intéressent, mais faire calculer le nombre de places de stationnement nécessaires au moyen d'une analyse détaillée des besoins. Pour les sites existants également, le **besoin réel de places de stationnement** peut être chiffré moyennant les questions suivantes :

- > Pour quels employés l'offre de transports en commun est-elle suffisamment attrayante ?
- > Quels employés peuvent se rendre sur le site à pied ou à vélo ?
- > Quels employés pourraient pratiquer le covoiturage ?
- > Combien de collaborateurs n'ont réellement aucune autre solution que de recourir à la voiture pour leurs trajets domicile-travail et combien de covoitureurs ont besoin au même moment d'une place de stationnement ?
- > Combien de collaborateurs ont simultanément besoin d'une voiture de service ou d'un vélo de service pendant les heures de travail ?
- > Combien de places de stationnement faut-il pour les véhicules de livraison, les camions et les véhicules utilitaires de l'entreprise ?

La **gestion de la flotte** et, le cas échéant, son externalisation permettent d'optimiser le nombre de véhicules de société. De plus, la collaboration avec les entreprises voisines ou la commune permet d'accroître davantage encore l'efficacité grâce à l'**autopartage**.

> Voir P07 Dans les milieux urbains, les **vélos de service** et, éventuellement, un vélo cargo peuvent par ailleurs remplacer un véhicule de société, tout en entraînant un gain de coûts et d'espace. Un prestataire de services spécialisé peut aider les employés d'une entreprise à former facilement des **groupes de covoiturage** au quotidien au moyen d'une application (voir à droite). Un employeur adresse un signal positif au personnel si les places de stationnement disponibles ne sont pas

attribuées en fonction du grade ou de l'ancienneté, mais de **critères en rapport avec la mobilité**.

L'**ordre de priorité** suivant est opportun à cet égard :

1. Places pour les personnes à mobilité réduite et la clientèle
2. Véhicules de société et vélos de service très utilisés
3. Covoitureurs et vélos des employés
4. Places pour les employés bénéficiant de l'offre de transports en commun la moins attrayante
5. Divers (par exemple véhicules spéciaux)

Cet ordre de priorité ne doit pas seulement porter sur l'**emplacement des places de stationnement** (plus elles sont pertinentes pour la mobilité, plus elles sont proches de l'entrée), mais aussi sur une éventuelle **participation aux frais**. Les places de stationnement pour vélos devraient être gratuites, et les aires de covoiturage moins coûteuses que les places destinées aux employés qui se déplacent seuls. Quand la pression de stationnement est forte, une barrière peut être mise en place pour **contrôler les accès**. Les entreprises qui emploient un grand nombre d'effectifs peuvent engranger des gains d'efficacité supplémentaires à l'aide d'une **attribution dynamique des places de stationnement**. En se servant d'un système de réservation et d'attribution, le délégué à la mobilité peut attribuer temporairement les places qui ne sont pas occupées pour des raisons de maladie, de congé, de télétravail, etc.

## Applications de covoiturage sur smartphone

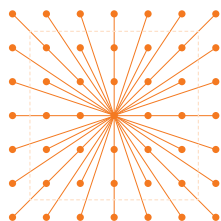
L'application **Copilote/Klaxit**, lancée par le gouvernement en 2017, permet aux utilisateurs de trouver des personnes qui souhaitent pratiquer le covoiturage. Le service peut être adapté pour un seul employeur ou plusieurs employeurs voisins. Une plateforme de covoiturage interne fait également partie du site Internet gratuit pour la mobilité **mConcept** voir page 11.

# Collaboration avec les employeurs voisins, la commune et l'État

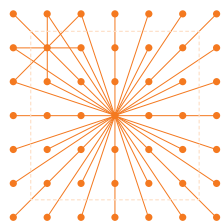
Dans les **zones d'activité**, le potentiel de **synergies** en termes de gestion du stationnement est particulièrement important. L'organisme communal, intercommunal ou étatique qui gère la zone doit toutefois désigner un **coordinateur** pour assurer la concertation en la matière.

- > Les employeurs voisins peuvent **gérer leurs places de stationnement en commun**. Des entreprises comme les centres commerciaux, qui connaissent une fréquentation élevée surtout en dehors des heures de bureau, peuvent partager leurs places de stationnement avec les entreprises prestataires de services proches.
- > Les entreprises qui pratiquent le travail par équipes peuvent planifier les **changements d'équipes** de façon à ce qu'un maximum de travailleurs utilisent les transports en commun ou arrivent et partent en dehors des heures de pointe ou de manière à ce que les pics de demande au moment des changements d'équipes puissent être absorbés grâce à des places de stationnement proche de leur site.
- > Si l'offre des transports en commun n'est pas suffisante à certaines heures, ou si l'arrêt d'une ligne de bus ou de train express est loin de la zone d'activité, les entreprises qui y sont installées peuvent se partager les coûts d'une **navette de bus**. Cela réduit à la fois le nombre de places de stationnement nécessaires pour leurs employés et l'encombrement du réseau routier environnant.
- > Une **gestion commune de la flotte** permet non seulement un gain financier, mais aussi une diminution des places de stationnement nécessaires.
- > Le **potentiel de covoiturage** augmente si les travailleurs d'entreprises voisines utilisent la même plateforme de covoiturage [> voir page 7](#).
- > En travaillant en étroite collaboration avec la commune, la masse critique de clients nécessaire à la mise en place d'une **station publique d'autopartage** peut être atteinte. [> Voir P07](#) Cela peut à son tour atténuer la réticence au covoiturage des travailleurs qui souhaitent garder la possibilité d'accéder à une voiture en cas d'urgence (par exemple si la structure d'accueil les appelle).
- > La création de **parkings regroupés** peut être envisagée lors de l'agrandissement ou de la transformation de zones d'activité. Cette mesure n'est toutefois efficace que si une gestion professionnelle du stationnement est instaurée en parallèle, à commencer par une **analyse des besoins** englobant tous les travailleurs et toutes les entreprises, et si au final, les places de stationnement sont épargnées.
- > Un concept global pour les **services de livraison** et le stationnement des **camions**, qui inclut des installations sanitaires pour les chauffeurs, fait gagner des places de stationnement.
- > Au-delà de la gestion commune du stationnement, un **plan de mobilité entreprise** offre aussi d'autres avantages pour l'ensemble de la zone d'activité [> voir page 10](#).

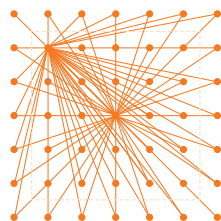
## Trafic généré en fonction de l'implantation choisie ⬇



Concentration



Déconcentration d'une activité d'intérêt régional



Déconcentration d'une activité d'intérêt national

Dans le cadre de l'implantation d'une grande entreprise prestataire de services, dont les employés sont issus d'une vaste zone de chalandise, il est déterminant pour le trafic généré et les places de stationnement requises que le site soit situé près d'un **pôle des transports en commun**.

[> Voir PNM 2035 | page 181](#)



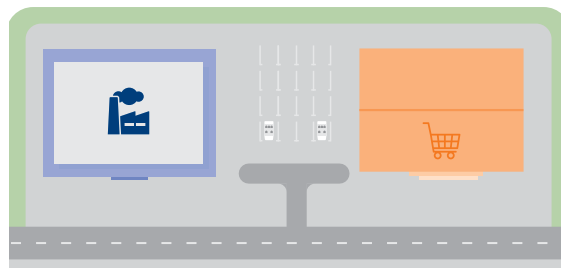
## Surface occupée par les places de stationnement dans une zone d'activité (Foetz) ⬇



## Utilisation plus efficace de l'espace grâce à des synergies en termes de gestion du stationnement ⬇



Sans synergies



Avec synergies

Source: d'après Modu 2.0, page 39

## Logements pour salariés

En termes d'aménagement du territoire, il est opportun que **les fonctions « logement » et « travail » soient implantées le plus près possible l'une de l'autre** afin de réduire le trafic pendulaire. Il faut toutefois que les travailleurs puissent se payer les habitations disponibles à proximité immédiate de leur lieu de travail. Si les habitants de ces logements environnants se déplacent dans une autre région du pays, alors qu'à l'inverse, les travailleurs de la zone d'activité viennent d'autres régions, la circulation augmente encore davantage. Les **logements pour les salariés** figurent parmi les outils qui ont fait preuves historiquement au Luxembourg. Ils permettaient aux travailleurs sidérurgiques de s'installer à proximité immédiate de leur lieu de travail et d'aller travailler à pied ou à vélo.



Source: Michel Scheuer, Zäitrees duerch Lëtzebuerg

# La gestion du stationnement comme partie intégrante des plans de mobilité entreprise

L'aspect du stationnement est présent dans tous les domaines d'intervention d'un plan de mobilité entreprise. Le ministère ayant les transports dans ses attributions offre une aide gratuite aux employeurs pour élaborer un plan de mobilité entreprise.

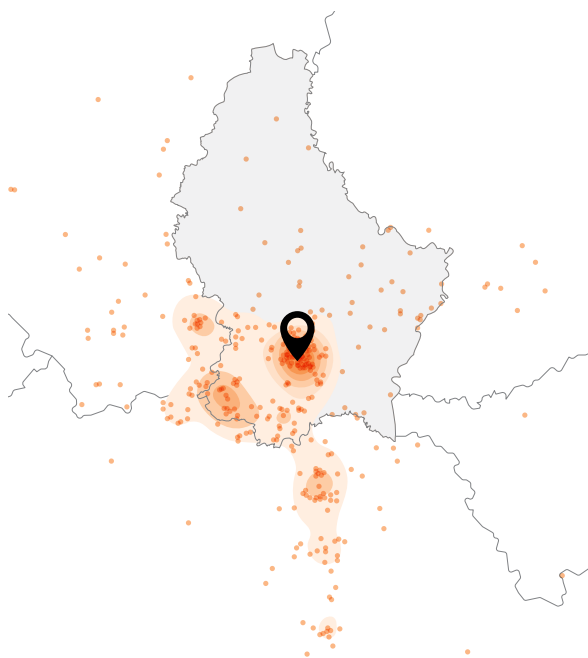
## Gestion de la mobilité en entreprise

La gestion de la mobilité en entreprise comprend toutes les **mesures** qu'une entreprise peut prendre pour **maîtriser** le **trafic qu'elle occasionne** et, par conséquent, les **places de stationnement dont elle a besoin**. La plupart de ces mesures ne sont **pas coûteuses** ou se financent elles-mêmes grâce à des gains d'efficacité et de productivité. Le **délégué à la mobilité** de l'entreprise joue un rôle essentiel à cet égard.

### Domaines d'intervention de la gestion de la mobilité en entreprise ↓



# Aide de l'État pour les plans de mobilité entreprise



Analyse SIG des trajets domicile-travail d'une entreprise (exemple)

Le ministère ayant les transports dans ses attributions offre une **aide gratuite** aux employeurs, ou à l'organisme de coordination d'employeurs voisins pour élaborer un plan de mobilité entreprise. Le processus compte **cinq étapes** :

1. Désignation du **délégué à la mobilité** interne à l'entreprise (et, le cas échéant, d'un délégué à la mobilité commun pour les différentes entreprises impliquées), qui est chargé de coordonner l'élaboration et la mise en œuvre du plan de mobilité
2. Identification des **solutions de mobilité alternatives à la voiture privée** pour les trajets domicile-travail de chaque travailleur à l'aide d'une analyse SIG se basant sur des adresses de résidence anonymisées
3. Analyse des habitudes de déplacement des travailleurs au moyen d'une **enquête sur la mobilité interne à l'entreprise**, et des autres besoins de mobilité de l'employeur (livraisons, visites de la clientèle, parc automobile, etc.)
4. Élaboration d'un **catalogue de mesures** à court, moyen et long terme, incluant à la fois des mesures internes à l'entreprise et des mesures relevant de la compétence de la commune ou d'instances publiques
5. **Mise en œuvre** du catalogue de mesures avec les acteurs concernés

## Site Internet personnalisé dédié à la mobilité mConcept

À titre de contribution au plan de mobilité entreprise, le ministère met **gratuitement** à la disposition un portail de mobilité. Cet outil, qui peut par exemple être intégré dans l'intranet de l'entreprise, **fournit des informations personnalisées à chaque employé** :

- > Carte du site et **calculateur d'itinéraire** avec **parcours personnalisés** en temps réel
- > **Heure de départ en temps réel** aux arrêts des transports en commun les plus proches, ainsi que les horaires et l'itinéraire des lignes
- > Portail pour les **covoitureurs d'une même entreprise**
- > **Statistiques** sur la mobilité dans l'entreprise
- > **Actualités en rapport avec la mobilité**, mesures mises en œuvre et améliorations prévues de l'offre de mobilité

Départ	Ligne	Direction
09:21 + 0	Bus 920	→ Rambrouch, Gare
09:27 + 0	Bus 920	→ Arlon, Pl. Des Chasseurs Ard.
09:45 + 0	Bus 103	→ Esch sur Sûre, An de Gârt
09:51 + 0	Bus 920	→ Arlon, Pl. Des Chasseurs Ard.

maConcept (extrait)

# Recommandations et mesures contre-productives

---

## RECOMMANDATIONS DE LA STRATÉGIE NATIONALE DE STATIONNEMENT

---

- > Les employeurs et les zones d'activité devraient gérer de façon proactive le stationnement comme une ressource disponible en quantité limitée.
- > Une gestion efficace du stationnement requiert qu'un délégué à la mobilité soit désigné au sein des entreprises et que les employés acceptent d'utiliser un autre moyen de transport pour effectuer certains déplacements pour lesquels ils utilisent actuellement leur voiture.
- > Les employeurs peuvent engranger les plus importants gains d'efficacité en matière de stationnement en mettant en œuvre un plan de mobilité entreprise, dont l'élaboration est soutenue gratuitement par l'État.
- > Des synergies supplémentaires, entraînant des économies de coûts et d'espace, sont possibles si les employeurs voisins gèrent l'espace de stationnement et la mobilité en commun. Ils doivent à cette fin désigner une personne de contact commune et collaborer avec la commune et, le cas échéant, avec l'État.

---

## MESURES CONTRE-PRODUCTIVES

---

- > Se limiter à prendre en compte le loyer et le plus grand nombre possible de places de stationnement lors du choix de l'implantation d'une entreprise entraîne une congestion importante du réseau routier aux heures de pointe et le personnel, la clientèle et les fournisseurs s'en plaignent.
- > Les lieux isolés ou situés dans une impasse ne peuvent pas être desservis par les transports en commun. Ils encouragent le recours à la voiture ou nécessitent un service de navette de bus financé par des fonds privés jusqu'à l'arrêt des transports en commun le plus proche.
- > Il n'est ni efficace ni souhaitable, dans la perspective d'une mobilité durable, d'attribuer un nombre limité de places de stationnement aux travailleurs en fonction de leur grade ou de leur ancienneté et non de l'absence de solutions de mobilité alternatives.
- > Les solutions isolées (navettes de bus, autopartage, covoiturage, etc.) sont inefficaces et, en général, plus coûteuses que la recherche de synergies avec les entreprises voisines et la commune.