

De	AIG (Div. E)	Sujet	Bilan 2010 du plan de mobilité des personnels de l'Aéroport et mesures 2011
A	DG, direction, entreprises aéroportuaires participantes	Date	22.02.2011

## 1. BILAN 2010

### 1.1 Abonnements de transports publics et écomobilité

#### Personnel AIG

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Nombre d'abonnements unireso subventionnés	82	86	93	101	102	110
Nombre d'abonnements CFF subventionnés	9	5	10	11	15	20
Nombre de primes d'écomobilité accordées			19	32	26	<b>32</b>
<b>Total des abonnements de transports publics et prime d'écomobilité</b>	<b>91</b>	<b>91</b>	<b>122</b>	<b>144</b>	<b>143</b>	<b>162</b>
<b>Proportion par rapport au nombre d'employés</b>	14%	14%	18%	20%	19%	21%
Effectif	630	660	680	723	754	788

#### Personnels de l'Aéroport (sociétés participantes et AIG)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Nombre d'abonnements unireso distribués	562	642	710	809	839	948
Nombre d'abonnements CFF subventionnés	39	79	99	75	88	97
<b>Total des abonnements de transports publics et prime d'écomobilité</b>	<b>601</b>	<b>721</b>	<b>828</b>	<b>916</b>	<b>953</b>	<b>1077</b>
<b>Proportion par rapport au nombre d'employés</b>	10%	11%	13%	13%	13%	15%
Effectif*	6200	6500	6600	7000	7300	7200

\*L'effectif aéroport est une estimation par rapport aux chiffres donnés par les sociétés en début d'année.

A ce jour, 97 sociétés participent au plan de mobilité. Elles représentent 7'200 employés sur le site aéroportuaire (AIG compris).

#### Analyse

Pour le personnel AIG en 2010 : 21% du personnel bénéficie d'un abonnement de transports publics subventionné ou d'une prime d'écomobilité (usagers du vélo ou de la marche à pied). Ce taux est **en augmentation ce qui est satisfaisant**.

Pour les personnels de l'Aéroport (AIG compris) : 15% de l'effectif des sociétés participantes (AIG compris) au plan de mobilité bénéficie d'un abonnement de transports publics subventionné ou d'une prime d'écomobilité (AIG seulement). L'objectif 2010 d'arriver à 15% de l'effectif est atteint.

L'un des freins reste la communication compte tenu de la diversité des lieux de travail et des sociétés, ainsi que des changements fréquents dans les effectifs. Beaucoup d'employés de l'aéroport ne sont toujours pas au courant des avantages dont ils peuvent bénéficier en matière de transport. Il est donc important d'effectuer régulièrement des campagnes d'information et de relancer les différentes sociétés aéroportuaires.

Cette année, nous avons rencontré les responsables RH dans les plus grandes sociétés participant au plan de mobilité afin de les informer des nouvelles actions du plan de mobilité et de recueillir leurs remarques et suggestions.

## 1.2 Navettes personnels Aéroport (NPA)

### Utilisation des Navettes Personnels Aéroport (NPA)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Nombre moyen d'utilisations par semaine	141	189	322	474	582	667
Nombre d'utilisations par an	7347	9878	16737	24653	30259	34'665
Cout par utilisateur [CHF]	46	32	32	28	26	23
Taux de remplissage navette fixe	2	4	4.1	5.1	5.5	7.1
<b>Progression par rapport à l'année précédente</b>		<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>
Nombre d'utilisations		34%	70%	47%	23%	15%
Cout par utilisateur [CHF]		-30%	-1%	-12%	-8%	-12%
Taux de remplissage navette fixe		100%	3%	23%	7%	29%

Le réseau des Navettes Personnels Aéroport s'est étendu en 2010 avec la mise en place d'une ligne fixe, la NPA 4, entre Onex – Le Lignon et l'aéroport et de 2 zones sur appel desservant les Quartiers de Florissant (NPA 20) depuis Conches et de Malagnou (NPA 19) depuis Thonex-Vallard-Douane. La zone NPA 19 a été étendue jusqu'à Moillesulaz. Le réseau complet des NPA comprend ainsi quatre lignes fixes et onze zones sur appel.

Nous nous efforçons d'optimiser au maximum les NPA afin qu'elles ne circulent pas en doublon avec les transports publics. Ainsi, depuis 2010, 3 NPA sur appel (10, 11 et 15) s'arrêtent à 5h30 du lundi au vendredi et circulent jusqu'à 6h les week-ends et jours fériés. Cette mesure engendre quelques contraintes pour les utilisateurs qui doivent prendre le bus la semaine et les NPA le week-end mais permet de réaliser des économies.

**Le nombre d'utilisateurs est en constante progression et a plus que doublé entre 2007 et 2010**, ce qui démontre définitivement son utilité. En 2010, 95 utilisateurs par jour en moyenne ont utilisé ce service, soit une progression de 15% par rapport à 2009. Le coût par utilisateur continue de baisser.

L'éventuelle extension du réseau des NPA n'est pas encore planifiée. Elle dépendra de l'évolution du réseau de transports publics.

## 1.3 Abonnements de parking

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
<b>Nombre d'abonnements de parking personnels de l'Aéroport</b> (sans sociétés externes, chiffres du mois de janvier 2011)	<b>4'701</b>	<b>4'863</b>	<b>4'448</b>	<b>4'623</b>	<b>4'549</b>	<b>4632</b>
dont sociétés et instances	4'192	4'363	3'920	4048	3954	4040
dont AIG	509	500	528	575	595	592
<b>Proportion d'abonnements de parking par rapport au nombre d'employés</b>	<b>65%</b>	<b>62%</b>	<b>56%</b>	<b>55%</b>	<b>56%</b>	<b>57%</b>
dont AIG	81%	76%	78%	80%	79%	75%
Effectif total aéroport (en nombre de personnes)	7200	7800	7900	8390	8150	8100

*\*L'effectif aéroport est une estimation par rapport aux chiffres donnés par les sociétés en début d'année.*

A l'AIG, **70% du personnel est titulaire d'un abonnement de parking plein temps ou mi-temps et 5% d'un abonnement occasionnel**. Ce chiffre est en baisse, ce qui est positif.

Pour les personnels de l'aéroport (AIG compris : 8100 personnes), la part d'employés titulaires d'un abonnement de parking plein temps ou mi-temps est de **55% et 2% pour l'abonnement occasionnel**. La tendance à la hausse se confirme mais reste à nuancer.

Les critères d'attribution des abonnements de parking sont les mêmes que ceux appliqués depuis 2007 (plus de 20 min en transports publics ou NPA ou temps de transports publics supérieur à 1.5 fois le temps en voiture). Ils tiennent compte du réseau des Navettes Personnels Aéroport (NPA) pour les personnes travaillant en dehors de la plage 6h30 - 20h30.

Les zones d'accès sans voiture ont été étendues suite au développement du réseau TPG du côté de Vernier (ligne 28) et de Ferney-Voltaire (ligne Y) en décembre 2009, ainsi que du développement des NPA. Les nouvelles zones ont été intégrées dans le logiciel de gestion des abonnements de parking (GesAbo) en juin 2010. Cette extension doit contribuer à réduire le nombre de bénéficiaires d'un abonnement de parking.

Le logiciel de gestion des abonnements de parking (GesAbo) ne permet pas d'appliquer de manière rigoureuse les règles d'attribution des abonnements et ne joue donc pas totalement son rôle. Le problème principal est le manque de rigueur de certaines sociétés dans la mise à jour des données concernant leur personnel titulaire d'un abonnement de parking et dans l'application de la notion d'horaires irrégulier (mise en horaires irréguliers si les personnes résident dans les zones sans parking).

Une augmentation des tarifs des abonnements de parkings est appliquée depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2011.

Les zones d'accès sans voiture ne seront pas étendues cette année puisque la desserte par les transports en commun n'a pas évolué.

## 1.4 Covoiturage

Le site de mise en relation pour le covoiturage ([www.gva.ch/covoiturage](http://www.gva.ch/covoiturage)) est en ligne depuis janvier 2010. Une campagne de communication a été menée simultanément pour le faire connaître (articles dans le 23-05, intranet, affiches).

Le site compte à ce jour 69 inscrits et en moyenne environ 25 membres actifs par mois ce qui est relativement faible.

Cette année nous allons organiser une action innovante axée sur le covoiturage avec l'organisation d'un apéritif visant à mettre en relation les personnes intéressées désirant rencontrer des collègues travaillant à l'aéroport et habitant sur le même axe de transport.

Des avantages devront être proposés aux covoitureurs afin d'augmenter l'attractivité de ce mode de transport. Les pistes envisagées sont les suivantes : réservation de places dans des parkings proches des lieux de travail (système de contrôle à mettre en place), abonnements au TCS, cours éco-drive, autres avantages à définir.

## 1.5 Bilan financier

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
<b>Recettes [CHF/an HT]</b>						
Sociétés et instances	432'424	890'849	913'483	1'353'290	1'364'152	1'399'233
AIG	83'640	122'961	137'487	175'361	222'870	223'500

<b>Total Aéroport</b>	<b>516'064</b>	<b>1'013'810</b>	<b>1'050'970</b>	<b>1'528'651</b>	<b>1'587'022</b>	<b>1'622'733</b>
<b>Dépenses [CHF/an]</b>						
Subventions abonnements unireso et CFF et prime écomobilité	73'589	92'816	115'891	143'916	154'426	173'192
Dont AIG	28'443	33'006	47'935	59'230	58'786	67'204
Dont instances et sociétés	45'146	59'810	67'956	84'686	95'640	105'988
NPA + Centrale téléphonique	341'262	311'376	542'133	667'487	768'478	960'946
Libre circulation TPG (personnel AIG) et autres avantages AIG (Mobility, Cartabonus)	550	8'050	7'642	8'481	8'926	8'715
Communication	31'051	651	130'828	17'915	26'690	37'072
Mobilité douce (vélo)		1'251	20'351	21'623	8'302	9'548
Études et suivi	86'080	103'767	65'313	37'240	61'070	20'900
Covoiturage					39'804	12'240
Gestion des abonnements de parking			200'891	18'720	0	2200
<b>Coût TOTAL</b>	<b>532'532</b>	<b>517'910</b>	<b>1'083'048</b>	<b>915'382</b>	<b>1'067'696</b>	<b>1'225'313</b>
<b>Solde [CHF/an]</b>	<b>-16'468</b>	<b>495'900</b>	<b>-32'078</b>	<b>613'269</b>	<b>519'326</b>	<b>397'420</b>

Pour mémoire les recettes correspondent aux montants supplémentaires générés par l'augmentation des tarifs des abonnements de parkings depuis 2004. Ces recettes sont à réinvestir dans le cadre du plan de mobilité.

## 1.6 Modélisations financières 2010 et 2011

	2010	2011
<b>Recettes [CHF/an]</b>	1'600'000.-	1'950'000.-
<b>Dépenses [CHF/an]</b>	1'150'000.-	1'200'000.-
<b>Solde [CHF/an]</b>	+450'000.-	+750'000.-

Les recettes vont s'accroître en 2011 compte tenu de l'augmentation des tarifs des abonnements de parking le 1<sup>er</sup> janvier 2011.

Le solde prévu en 2010 et 2011 est positif et devra être utilisé dans le cadre du plan de mobilité. Il pourrait notamment contribuer à l'extension du réseau des NPA, au financement d'une navette entre le futur P47 employés et les lieux de travail, à la mise en place d'avantages pour les covoitureurs et d'un parc de vélos en libre service. D'autres pistes d'action sont à l'étude.

\* \* \*

Personnes de contact pour le plan de mobilité : Virginie MARCHE et Philippe QUAGLIA ; pour les parkings : M. Charles CAND.