

Appel à manifestation d'intérêt
Living-lab de la mobilité

Syndicat Mixte d'Aménagement du Genevois

Juin 2025



480 RUE RICHARD GURLEY-DREW 74160 ARCHAMPS
Siret n° : 257 401 281 00098

1. Contexte

Présentation d'ArchParc

ArchParc est un parc d'activités industrielles régional créé au début des années 1990 sur la commune d'Archamps (Haute-Savoie), à proximité immédiate de la frontière suisse, au sein de l'agglomération transfrontalière du Grand Genève.

Cette agglomération se singularise par sa très forte croissance, démographique (+1,5% d'habitants par an) et économique (+1,5% d'emplois par an). Cette croissance est notamment liée à la dynamique frontalière, qui génère d'importants mouvements pendulaires. En effet, sur le Canton de Genève l'emploi croît plus rapidement que les capacités de logement. Dès lors de nombreux salariés du Canton habitent en France voisine et traversent quotidiennement la frontière pour aller travailler. Les différentes estimations chiffrent de 100.000 à 150.000 ces navetteurs.

ArchParc a la particularité de bénéficier d'une desserte autoroutière directe, via l'échangeur 13.1 de l'autoroute A40, à proximité de l'échangeur des autoroutes A40 – A41 et de la douane autoroutière de Bardonnex. D'autres douanes routières sont également situées à proximité (Landecy, Croix de Rozon).

ArchParc est également desservi par la ligne de bus M du réseau GemBus et est situé près de la ligne transfrontalière 82 des Transports Publics Genevois (TPG).

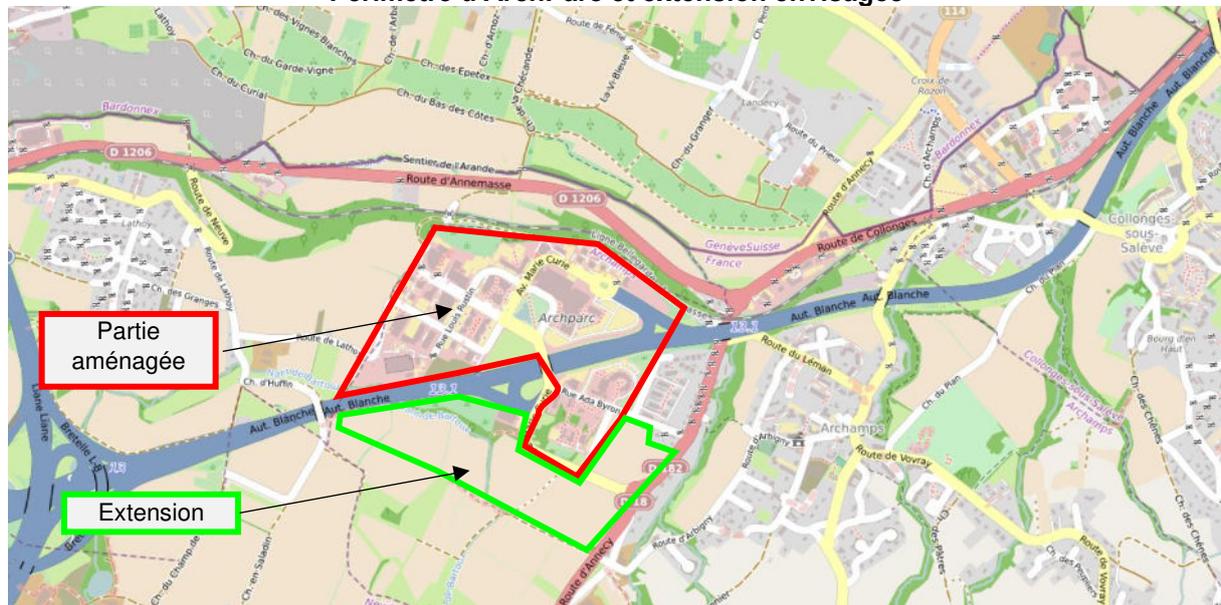
ArchParc se situe à environ 3,5 km de la gare ferroviaire de Saint-Julien-en-Genevois (ligne Bellegarde – Annemasse). Le bus M connecte le parc à cette gare, à une fréquence 1 bus / 20 minutes en heure de pointe et 1 bus / 30 minutes en heures creuses.

Situation d'ArchParc



Aujourd'hui ArchParc héberge environ 170 sociétés qui emploient environ 2 060 collaborateurs (dont une part significative dans le secteur des sciences de la vie), sur 62 hectares aménagés. Le Parc dispose d'une réserve foncière aménageable d'environ 18 hectares. Il est pourvu de services spécifiques tels qu'un Centre de convention, des structures d'accompagnement de start-ups, un campus, un hôtel, des restaurants, un multiplexe de cinéma et bientôt une résidence de co-living.

Périmètre d'ArchParc et extension envisagée



ArchParc est géré par le Syndicat Mixte d'Aménagement du Genevois (SMAG), qui regroupe la Région Auvergne-Rhône-Alpes (majoritaire – 65%) et la Communauté de Communes du Genevois (CCG – 35%).

ArchParc bénéficie d'une réelle dynamique actuellement, matérialisée par la construction récente de 3 nouveaux bâtiments industriels et tertiaires, la rénovation de son Centre de Convention et la finalisation de la réhabilitation du plus grand bâtiment présent sur le Parc, qui est converti en espace de co-living. Ce bâtiment qui ouvrira ses portes en septembre 2025 proposera environ 800 lits, principalement à de nouveaux arrivants sur le territoire.

Arch&Go : living-lab et hub de mobilité

Afin de conserver et d'accroître encore cette dynamique, ArchParc se positionne comme un lieu d'expérimentation de nouvelles solutions innovantes en matière de mobilité, dans le cadre d'un **living lab**. Cette volonté a d'ores et déjà été concrétisée par :

- Le projet echosmile qui a réalisé en 2020 et 2021 des expérimentations de navettes autonomes sur les voiries du Parc,
- La mise à disposition de vélos « retrofités » auprès des entreprises du parc, notamment dédiés aux déplacements professionnels,
- L'incitation à l'usage de parcours vélo entre ArchParc et la Zone Industrielles de Plan-les-Ouates (ZIPLU, située en Suisse à environ 5 km d'ArchParc), qui regroupe environ 16.000 salariés, dont de nombreux frontaliers,
- La mise en place d'une flotte de vélos à assistance électrique en libre-service, gérée par un système de cadenas connectés développés par la start-up Fredo,
- L'installation de 4 bornes de recharge pour véhicules électriques de nouvelle génération, gérées par la start-up Nexteneo,
- Le test d'une station sécurisée vélo, développée par NTN Europe et proposant un système de stationnement individuel, mené de novembre 2024 à mai 2025.

Ces différentes solutions innovantes, couplées à des services plus classiques de mobilité, forment un **hub de la mobilité durable**. Ces services de mobilité s'adressent à la fois aux usagers du parc : employés, chefs d'entreprises, étudiants, congressistes, clients, fournisseurs, habitants, ... mais également à des navetteurs qui utilisent certains parkings du parc comme parking relais (P+R). Dès lors ArchParc constitue une étape de changement modal dans leur parcours, notamment sur des trajets domicile – travail.

A juin 2025, ce hub de mobilité propose :

- Une desserte de bus
- Une flotte de 3 vélos à assistance électrique en libre-service, géré par des cadenas connectés,
- 4 bornes de recharge pour véhicules électriques (22 Kw),
- 2 véhicules en autopartage, exploités par Citiz,
- Environ 150 places de parking gratuites proposés – entre autres – aux covoitureurs, qui peuvent bénéficier de la politique d'incitation financière déployée par le Pôle métropolitain du Genevois français et ATMB,
- Un arrêt de covoiturage spontané, HÉLÉMAN.

Actuellement, la majeure partie de l'offre de mobilité d'ArchParc se spatialise sur la rue Ada Byron (Cf. schéma *Périmètre d'ArchParc et extension envisagée*), qui s'appuie notamment sur le parking du Centre de convention (environ 150 places).

Plan de mobilité

Sur le volet de la mobilité des personnes qui travaillent sur ArchParc, un Plan de mobilité employeur commun (PDMEC) est en place depuis 2024. Il regroupe aujourd'hui 9 employeurs, qui représentent environ 930 salariés.

Les travaux liés à ce PDMEC ont permis de constater qu'en 2023, les collaborateurs résidaient en moyenne à 27 km d'ArchParc (soit une distance supérieure d'environ 10 km à la moyenne nationale). A cette époque le taux d'autosolisme pour se rendre au travail sur ArchParc était de 86%.

Une enquête menée fin 2024 a permis de constater une évolution positive des comportements, puisque le taux d'autosolisme était alors passé à 74%. C'est notamment le covoiturage qui constitue le principal report modal (+12 points entre 2023 et 2024). Cette solution est largement soutenue par le Pôle métropolitain du Genevois français et l'ATMB, qui cofinancent les trajets, via la plateforme Blablacar Daily.

En mai 2025, un arrêt de covoiturage spontané – service HÉLÉMAN opéré par Ecov – a été mis en place sur ArchParc. Il est desservi par 3 nouvelles lignes HÉLÉMAN :

- Saint-Julien-en-Genevois – ArchParc,
- Annemasse – ArchParc,
- Beaumont – Collonges-sous-Salève.

La volonté de développement de la mobilité

L'offre de mobilité d'ArchParc est valorisée sous la marque Arch&Go :



Cette volonté de création d'un hub de la mobilité durable aux portes de Genève est également un objectif des collectivités publiques disposant de la compétence mobilité (autorité organisatrice de la mobilité – AOM) :

- Au niveau local : Communauté de Communes du Genevois aujourd'hui et Pôle métropolitain du Genevois français dès le 1^{er} juillet 2025,
- Au niveau régional : Région Auvergne-Rhône-Alpes,
- Département de la Santé et de la Mobilité (DSM) pour le Canton de Genève, voisin d'ArchParc.

Le positionnement de living lab de la mobilité est rendu possible grâce aux partenariats développés par ArchParc avec son environnement économique et institutionnel. La création en 2020 de la Plateforme ArchParc Nomads (PAN) qui regroupe ArchParc et la Fondation Nomads (structure de droit suisse qui fédère des acteurs économiques du Grand Genève impliqués sur la transition écologique) incarne ce positionnement ayant pour objectif de développer un écosystème de la mobilité durable. Cette forte connexion aux réseaux locaux et régionaux est incarnée par la rencontre annuelle 100% Mobilité du Grand Genève, organisé chaque année sous l'égide de PAN depuis 2020.

Le développement d'une offre de mobilité à destination des usagers d'ArchParc, mais également de navetteurs amenés à fréquenter ArchParc comme lieu de P+R, contribue à positionner ArchParc comme un lieu de services, ce qui doit permettre de faciliter le développement d'une conciergerie, récemment initiée sur le parc.

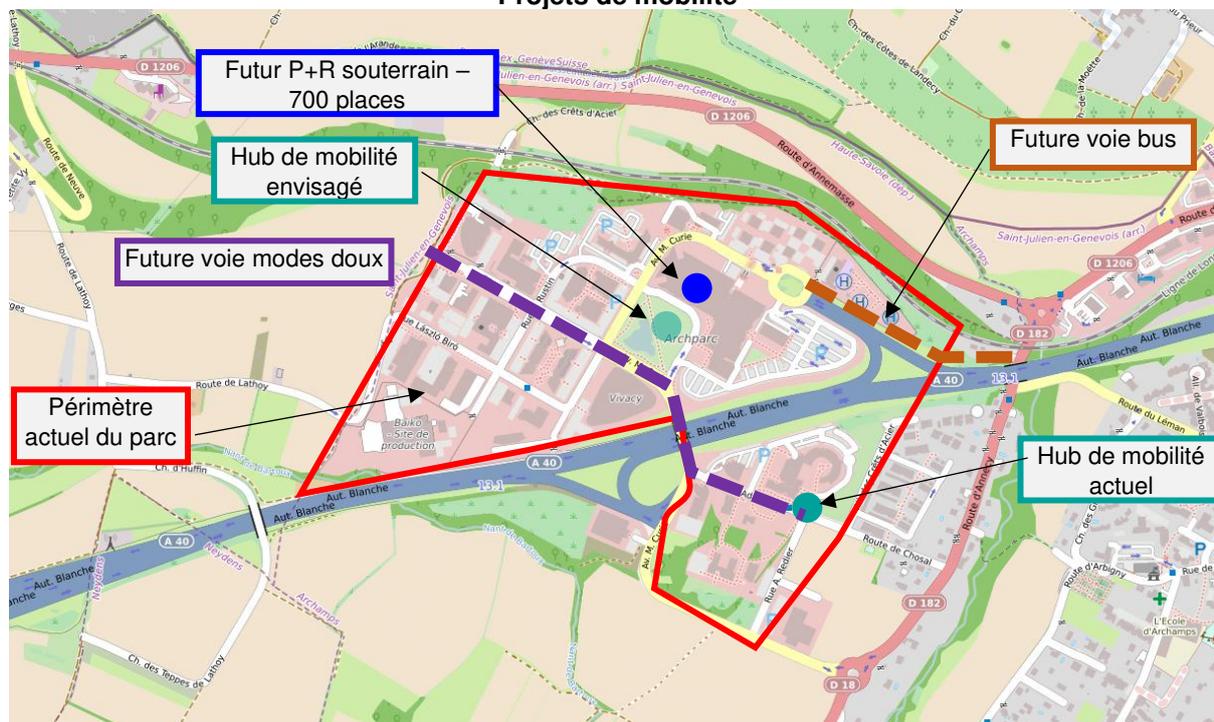
Les projets en cours

Actuellement (période printemps / été 2025), des travaux de voirie sont en cours pour aménager des voies dédiées aux modes doux, sur les rues Curie et Engelbart (Cf. schéma *Projets de mobilité* ci-dessous). A moyen terme, l'ATMB envisage de réaliser une passerelle dédiée aux modes doux, en parallèle du pont routier qui permet de franchir l'autoroute A40 (qui coupe ArchParc en deux). Ces infrastructures modes doux, permettront d'assurer une continuité avec les infrastructures cyclables majeures que sont la Via Rhôna et la Véloroute des 5 lacs, qui passeront à proximité d'ArchParc.

De plus, la CCG est actuellement en train d'acquiescer 700 places de parking en sous-sol du bâtiment ECLA (résidence coliving qui ouvrira en septembre 2025), pour les convertir en P+R. Ce projet s'accompagnera de la création d'une nouvelle voie de bus, qui permettra l'accès de bus transfrontaliers (n°82 et/ou n°44), qui desserviront un nouvel arrêt, sur l'esplanade de Vinci (Cf. schéma *Projets de mobilité*, ci-dessous). Dès lors, la création d'un nouveau hub de mobilité sur cette esplanade est envisagée.

D'autres projets d'expérimentation de mobilité sont actuellement envisagés, notamment une flotte de micro-cars (baptisées Kiwee) en libre-service, dans le cadre d'un projet porté par la start-up Metacar. Une expérimentation est prévue en 2027.

Projets de mobilité



2. Objet de l'AMI

Le présent appel à manifestation d'intérêt (AMI), vise à renforcer le living-lab de la mobilité et le Hub de mobilité d'ArchParc, en adoptant une approche proactive. Par cet AMI, ArchParc invite les entreprises de la mobilité, qui développent des innovations, à venir tester leurs produits ou leurs services sur son Hub de mobilité.

Cet AMI s'adresse à tout type d'entreprises : start-up, TPE, PME, grande entreprise, industriel, prestataire de service, qui porte un projet d'innovation dans le domaine de la mobilité durable.

Types d'innovation recherchés

ArchParc est ouverte à accueillir tout type d'innovation en matière de mobilité durable, susceptible de contribuer aux objectifs de décarbonation et de fluidification de la mobilité sur le parc et ses environs. Ces innovations devront être adaptées au contexte géographique du territoire d'ArchParc et idéalement complémentaires par rapport à l'offre existante du hub de mobilité. Les solutions expérimentées pourront porter sur la mobilité de personnes et/ou de marchandises.

L'innovation doit pouvoir utilement être testée auprès des usagers d'ArchParc : employés, chefs d'entreprises, étudiants, congressistes, clients, fournisseurs, habitants, navetteurs qui utilisent certains parkings du parc P+R.

L'objet d'expérimentation peut porter sur :

- Un produit, par exemple : véhicule, système de stationnement vélo, borne de ravitaillement de véhicules en énergie durable, ...
- Un service, par exemple : application mobile, mode d'organisation des déplacements, ...

Pour que le living-lab soit réellement opérationnel, le présent AMI cible des innovations qui disposent a minima d'un prototype fonctionnel qui soit suffisamment abouti pour permettre son essai par le grand public.

Afin de rester dans un esprit de living-lab, ArchParc privilégiera soit des innovations qui ne sont pas encore être présentes sur le marché en grande série ou des innovations qui viennent améliorer des produits ou services déjà proposés en série.

ArchParc disposant d'un réseau d'acteurs de la mobilité actifs sur le Grand Genève, la réalisation d'une expérimentation sur ce parc pourra constituer une première étape en vue d'un déploiement sur d'autres sites de l'agglomération franco-suisse du Grand Genève et au-delà sur la Région Auvergne-Rhône-Alpes et la Suisse romande. Dès lors, ArchParc pourra servir de « camp de base » et de démonstrateur à la société porteuse d'innovation.

Un candidat qui envisagerait une implantation industrielle sur ArchParc bénéficierait d'un bonus dans l'analyse de sa candidature au présent AMI. Toutefois, cet élément ne constitue pas une condition excluante.

Conditions d'expérimentation

Pour permettre aux lauréats de mener à bien leur expérimentation, ArchParc leur propose de pouvoir utiliser les voiries de son parc et – si besoin – des espaces de stationnement, parmi ceux qui appartiennent au SMAG.

Dans le cadre de cette expérimentation, ArchParc ne sollicitera pas de redevance de la part de l'entreprise pour l'usage des voiries.

Si besoin, ArchParc peut envisager d'apporter d'autres formes de participations et d'appui à la société porteuse de l'innovation expérimentée : appui à la recherche de fonds, mobilisation de moyens humains, ... Toutefois, ces participations devront être proportionnées aux avantages attendus de l'expérimentation et être intégrables dans le fonctionnement de l'équipe du SMAG.

ArchParc assurera également une promotion des solutions expérimentées sur son parc, notamment au travers d'animations, de publications sur les réseaux sociaux, ...

ArchParc veillera à ce que les usages de ses voiries et stationnements ne pénalisent pas le fonctionnement normal du parc et de ses usagers, notamment les entreprises qui y sont installées.

ArchParc attire l'attention des candidats qui envisagent de proposer une innovation portant sur un service ou un moyen de transport accessible au grand public sur de larges plages horaires, de l'importance d'identifier très en amont un opérateur à même de déployer un tel service. Les équipes d'ArchParc ne sont pas dimensionnées pour assurer un service de cette nature.

En tout état de cause, les participations d'ArchParc devront être négociées au préalable et faire l'objet d'un commun accord entre le candidat et le SMAG.

3. Processus

Les candidats intéressés par le présent AMI sont invités à formaliser leur proposition par écrit – format à leur convenance – auprès d'ArchParc, par courriel : n.mercier@archparc.fr.

ArchParc accepte que des candidats se regroupent en consortium pour répondre au présent AMI.

Quelques soit le format choisi par le candidat, sa proposition devra contenir les éléments suivants :

- Nom de la structure juridique qui porte l'innovation,
- Nom du représentant de la structure qui porte l'innovation,
- Coordonnées de la structure qui porte l'innovation

- Descriptif de l'innovation proposée. Il devra permettre à ArchParc de comprendre les objectifs de l'innovation, ses cibles, les grandes lignes de son mode de fonctionnement, son degré de maturité,
- Une première expression des attentes du candidat vis-à-vis d'ArchParc,
- Un calendrier prévisionnel de réalisation de l'expérimentation : début, grandes étapes, fin,
- Moyens humains, financiers et technologiques mis en œuvre pour mener à bien l'expérimentation,
- Des éléments de business model envisagé lorsque le produit ou le service sera sur le marché.

ArchParc pourra solliciter les candidats pour des échanges complémentaires et/ou des visites de sites sur lesquels des prototypes seraient déjà visibles.

Pour les projets retenus dans le cadre du présent AMI, un contrat ou une convention pourra être conclue entre le porteur de l'innovation et le SMAG, dans le respect du Code de la commande publique.

4. Critères de sélection

ArchParc se basera sur les critères de sélection suivant pour analyser les candidatures :

- Plus-value potentielle de l'innovation pour le hub de mobilité d'ArchParc,
- Capacité potentielle de diffusion de l'innovation,
- Cohérence de l'innovation par rapport au contexte d'ArchParc, à ses usagers et aux services de mobilité d'ores et déjà existants,
- Cohérence entre le niveau d'engagement et de soutien attendu par le candidat de la part d'ArchParc, et la plus-value apportée au hub de mobilité,
- Adéquation du niveau de maturité de l'innovation avec les attentes d'ArchParc,
- Durabilité de l'innovation, sur ses aspects économiques, sociétaux et environnementaux,
- Capacité – notamment financière, technologiques et humaines – du candidat à porter son innovation,
- Possibilité d'une implantation industrielle du candidat sur ArchParc.

ArchParc se réserve le droit de déclarer le présent AMI comme infructueux s'il juge qu'aucune candidature n'est opportune pour son living lab.

Les candidats ne pourront prétendre à aucune indemnité pour leur acte de candidature.

5. Calendrier envisagé

Le présent AMI est publié le 20 juin 2025. Les candidatures sont attendues pour le 31 août 2025.

ArchParc envisage d'étudier les candidatures au fur et à mesure de leur dépôt et de faire un retour aux candidats au plus tard le 30 septembre 2025. Si une ou plusieurs candidatures sont retenues, la mise en place des expérimentations pourra débuter sans délai, y compris avant la date de fin du présent AMI.

6. Annexes

- 1 – Dossier de presse relatif au présent AMI.
- 2 – Plan de mobilité employeur commun d'ArchParc



Dossier de presse

Archamps, le 16 juin 2025,

Arch&Go – Livinglab by ArchParc

Contexte

ArchParc se positionne comme un lieu d'innovation et d'expérimentation en matière de fluidification et de décarbonation du trafic routier qui perturbent directement son accès aux heures de pointe.

Aménagé à partir des années 1980, sur la commune d'Archamps, à proximité immédiate de la Suisse (douane de Bardonnex notamment), desservi par un échangeur autoroutier dédié (13.1 de l'autoroute A40), le Parc d'Activités Industrielles Régional (PAIR), ArchParc, ex-Technopole d'Archamps, a surfé sur son accessibilité routière pour soutenir son développement.

Aujourd'hui, 170 sociétés et plus de 2 000 salariés et dirigeants exercent dans différents domaines d'activités dont une prédominance de plus en plus marquée en matière de technologies de santé.

Le principe Arch&Go

Afin d'agir en termes d'innovation et de solutions pragmatiques efficaces, ArchParc a développé une politique « Arch&Go » qui regroupe à la fois un hub de mobilité active durable et un livinglab de la mobilité alternative et innovante.

Pour chaque nouvelle solution innovante ou alternative proposée, ArchParc entend débiter par des expérimentations, en mobilisant des testeurs volontaires et en capitalisant sur leurs retours d'expérience, afin de délivrer ensuite un service adapté aux besoins des usagers pleinement intégré dans l'écosystème de mobilité existant (autoroute, route, bus, pistes cyclables, etc.).

Pour ArchParc, ce livinglab de la mobilité Arch&Go est un moyen d'attirer des start-ups et des spin off d'industriels, qui œuvrent à la mobilité du futur, en utilisant le parc et son environnement comme un lieu d'expérimentation en conditions réelles.

A ce titre ArchParc s'intègre dans la stratégie de réindustrialisation portée par la Région Auvergne-Rhône-Alpes.

« Au cœur des réseaux d'autoroutes et des routes entre Genève et les grandes villes de Haute-Savoie et de la Région Auvergne-Rhône-Alpes, le parc a été créé au nœud des infrastructures des années 80. Aujourd'hui, la décarbonation et la fluidité du trafic sont les sujets prioritaires devant l'urgence climatique. C'est donc tout naturellement qu'ArchParc a pris l'initiative de créer un Hub de la mobilité alternative et innovante afin de souligner sa position géographique frontalière et tirer le trait d'union nécessaire à la circulation des hommes et des marchandises sur le Grand Genève. »

Serge DELSANTE, Président du SMAG - ArchParc

echosmile – expérimentation d'un service généralisable de navette autonome

L'aventure a débuté en 2020 quand ArchParc s'est lancé dans le pilotage d'un projet Franco-Suisse « echosmile » (soutenu par INTERREG). L'objectif affiché était de comprendre comment le potentiel technologique des véhicules autonomes pouvait répondre à un besoin de service de mobilité collective, durable et à la demande.

C'est avec ses partenaires RATP Dev et sa filiale AlpbBus que cette expérimentation a pu se déployer sur le parc qui présente l'avantage d'être à la fois un lieu de travail et un lieu de vie.

« L'ambition du Groupe RATP est d'évoluer de l'expérimentation vers l'opération, du pilote vers le produit. Le projet echosmile, mené en partenariat avec ArchParc, a été une étape clé pour tester en conditions réelles l'intégration de navettes autonomes dans un environnement mixte, à la fois lieu de travail et de vie. Ce type de projet permet de mieux comprendre les attentes des usagers et d'adapter notre offre de mobilité autonome à leurs besoins spécifiques et ArchParc fut un lieu idéal pour cela, avec des équipes très dynamiques et compétentes. » James DICK, Responsable des opérations et du développement - Véhicules Autonomes chez RATP Group

Aujourd'hui la navette EZ10 du constructeur toulousain Easymile opérée par RATP Dev circule en Arabie-Saoudite dans le cadre d'un contrat commercial.

La nouvelle génération des bornes de recharge pour véhicules électriques Nexteneo

Deux types de bornes de recharge de nouvelle génération ont été installées par Nexteneo rue Ada Byron et Gurley-Drew à ArchParc soit au cœur même du hub de mobilité Arch&Go et aux abords immédiats du Centre de Convention. Leur façade est personnalisée aux couleurs Arch&Go, ce qui est assez remarquable dans le paysage du mobilier urbain habituel.

« Dans le cadre du livinglab d'Arch&Go, nous partageons un objectif commun : déployer des solutions de recharge fluides pour l'utilisateur, innovantes dans la gestion de l'énergie et évolutives pour répondre aux besoins futurs. Nous démontrons également que l'innovation peut rimer avec esthétique, grâce à ces bornes à façade personnalisable qui mettent en valeur le logo Arch&Go tout en respectant sa charte graphique. Merci à l'équipe Archparc pour sa confiance, ainsi qu'à Arch&Go pour sa vision disruptive de la mobilité à travers sa plateforme d'expérimentation. Nous avons hâte de dévoiler nos nouveaux développements dans les prochains mois. »

Thibaut VANTOURNHOUDT, CEO de Nexteneo

Nexteneo continue son développement en appareillant les parcs d'activités, entreprises et villes de France.

Les vélos à assistance électrique aux cadenas connectés Fredo

Dans le cadre de son Hub de mobilité, ArchParc s'est doté d'une flotte de 3 vélos à assistance électrique, en libre-service accessibles 24/7. Ces vélos sont destinés à l'ensemble des usagers du parc (travailleurs, étudiants, résidents, congressistes, utilisateur du P+R, etc.). La gestion de ces vélos est automatisée via un système de cadenas connectés, de marque Fredo, utilisable via une application mobile

« Pour Fredo, la flotte de VAE d'ArchParc est particulière car, outre les cadenas connectés qui gèrent l'accès aux vélos, nous prenons également en charge l'encaissement des recettes de location, ce qui constitue un test pour une évolution de notre service. Par ailleurs, être présent sur ArchParc renforce le maillage territorial de Fredo, déjà présent sur d'autres parties du Genevois français, ce qui apporte une vraie plus-value à nos utilisateurs. »

Théo ROUSSELY, co-fondateur & COO de Fredo.

Actuellement Fredo poursuit sa commercialisation auprès des opérateurs de flotte de V.A.E.

Le contrôle d'accès sans barrière ou smart parking d'IEM

ArchParc est d'ores et déjà utilisé comme parking relais par des covoitureurs et des automobilistes qui se garent pour repartir en vélo ou en covoiturage. ArchParc souhaite capitaliser sur son attractivité naturelle, pour promouvoir une offre de service associée au parking, de type conciergerie. Afin de distinguer les différents usagers des parkings, ArchParc lance une première expérimentation de parking dit intelligent, équipé d'un contrôle d'accès sans barrières, afin de mieux connaître les types d'usages du stationnement de son Centre de Convention.

« Les défis de la mobilité urbaine sont complexes et pourtant la société actuelle se doit d'y faire face rapidement. Tout ceci nous contraint à réinventer la mobilité, et surtout mieux penser les accès aux villes et les modes de transports pour veiller à simplifier le quotidien des citoyens. En proposant des solutions innovantes de gestion du stationnement (mutualisation, transfert modal entre autres) IEM a la volonté de participer activement à ce changement. Nous nous devons d'y parvenir ensemble ! Aujourd'hui, les projets sur lesquels nous travaillons viennent nous démontrer que nous sommes sur le bon chemin. »

Philippe MENOUD, Directeur général d'IEM SA

IEM Group continue son développement de part et d'autre de la frontière.

La station sécurisée vélo avec NTN Europe

NTN Europe a installé une présérie de sa station sécurisée vélo (SSV) pour la première fois en dehors de ses sites industriels. L'enjeu de cette initiative était de tester en conditions réelles les usages d'un

public plus large composé d'actifs qui déposent leur automobile sur le parc et repartent à vélo jusqu'à leur lieu de travail.

« En vue de préparer la phase de commercialisation, pouvoir tester un produit innovant dans des conditions réelles permet de recueillir des données précieuses tant sur le fonctionnement que les usages, ce qui permet d'adapter son offre. NTN Europe a été ravie de pouvoir installer une présérie de sa Station Sécurisée Vélo sur le livinglab Arch&Go, à proximité de nos usines, dans un environnement dynamique où les enjeux de mobilité sont très présents. »

Christof SCHMIDT, Directeur New Business Development Center chez NTN Europe

NTN repositionne son offre. Le test s'est terminé fin mai 2025.

L'Appel à Manifestation d'Intérêt livinglab de la mobilité durable

« L'expérimentation de navette autonome echosmile fut un cas d'école, la 1^{ère} des expérimentations, mais surtout le modèle de réflexion que le parc souhaitait voir se dupliquer : démarche collective, transfrontalière franco-suisse, en amont et aval d'une filière prenant en compte les constructeurs, les opérateurs, mais surtout les usagers, acteurs principaux et cœur de notre développement pour demain...D'autres expérimentations ont suivi, dont la station sécurisée vélo avec NTN Europe et les véhicules Metacar dans les prochains mois ... à suivre ! »

Philipp DANNECKER, Directeur général des services du SMAG - ArchParc

Dès à présent, cette politique d'accueil et d'accompagnement unanimement saluée va se poursuivre de manière plus formalisée avec la mise en œuvre d'actions d'attractivité et de rayonnement en produisant des appels à manifestation d'intérêt permettant à des startups et des spin off d'industriels en quête de diversification de la mobilité durable de s'installer quelques mois sur ArchParc afin de parfaire leur mise en commercialisation après un temps de test d'usage sur le parc.

Contact presse :

Angélique BÉRARD

a.berard@archparc.fr

06 49 52 34 23

PLAN DE MOBILITÉ DE ZONE D'ACTIVITÉ

ARCHPARC

2024

Le plan d'action est issu des étapes de diagnostic présentées ci-dessous. Il intègre des éléments de contexte de l'offre de mobilité et des pratiques de mobilité, les suggestions et besoins du personnel mis à la lumière de l'expertise d'Ekodev et de l'appréciation du comité de pilotage du projet.



PLAN DE MOBILITÉ DE ZONE D'ACTIVITÉ

ARCHPARC

2024

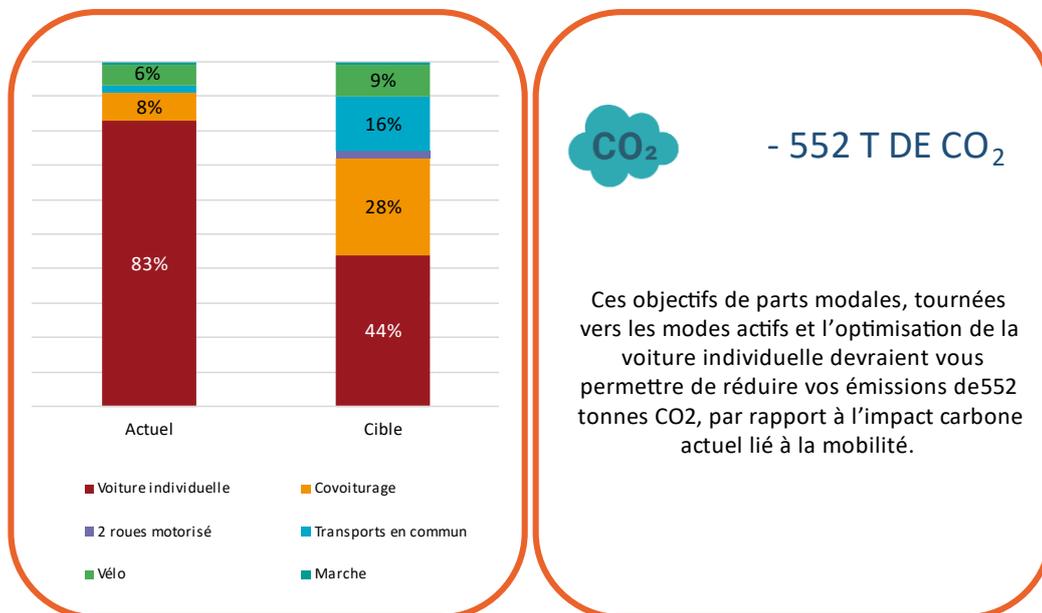
LE CALCUL

Distance domicile-travail de
chaque agent

+

Souhait de report modal des
agents

LES OBJECTIFS





PLAN D'ACTION

PLAN DE MOBILITÉ EMPLOYEUR POUR LA ZONE D'ACTIVITÉ
D'ARCHPARC



2024



PLAN D'ACTION

PLAN DE MOBILITÉ EMPLOYEUR POUR LA ZONE D'ACTIVITÉ D'ARCHPARC

NOS PRÉCONISATIONS POUR UN PLAN D'ACTION FORT

	Accompagner le changement	Développer l'usage des transports en commun	Encourager l'utilisation du vélo	Optimiser l'usage de la voiture
Pilotage et stratégie	1. Nommer des référents mobilité au sein des établissements 2. Mettre en place une instance de pilotage à l'échelle de la zone	3. Étudier les besoins pour une évolution de l'offre en transports en commun		4. Engager un travail sur l'homogénéisation des horaires pour faciliter le covoiturage
Communication et accompagnement	5. Mener une stratégie de communication sur la mobilité durable 6. Organiser des animations sur la thématique de la mobilité			7. Développer et structurer la pratique du covoiturage
Services		8. Étudier la mise en place d'une navette	9. Déployer une flotte de vélos	
Sécurité			10. Proposer un atelier de réparation ou de maintenance 11. Améliorer la circulation des modes doux au sein de la zone	
Équipement			12. Développer des infrastructures de stationnement vélos sécurisées	13. Déployer des bornes de recharge sur la zone
Aides financières	14. Mettre en place le Forfait Mobilités Durables	15. Augmenter la prise en charge de l'abonnement aux transports en commun	16. Identifier les opportunités pour négocier des tarifs préférentiels pour l'achat d'un vélo	17. Prendre en charge l'abonnement CITIZ

PLAN D'ACTION

PLAN DE MOBILITÉ EMPLOYEUR POUR LA ZONE D'ACTIVITÉ D'ARCHPARC



Brique	Nom de l'action	Mode concerné	Échéance	Porteur(s)
Pilotage et stratégie	1. Nommer des référents mobilité au sein des établissements	TOUS		
	2. Mettre en place une instance de pilotage à l'échelle de la zone	TOUS		
	3. Étudier les besoins pour une évolution de l'offre en transports en commun	TRANSPORTS EN COMMUN	Décembre 2024	
	4. Engager un travail sur l'homogénéisation des horaires pour faciliter le covoiturage	COVOITURAGE		
Communication et accompagnement	5. Mener une stratégie de communication sur la mobilité durable	TOUS		
	6. Organiser des animations sur la thématique de la mobilité	TOUS		
	7. Développer et structurer la pratique du covoiturage	COVOITURAGE		
Services	8. Étudier la mise en place d'une navette	TRANSPORTS EN COMMUN		
	9. Déployer une flotte de vélos	VÉLO		
Sécurité	10. Proposer un atelier de réparation ou de maintenance	VÉLO		
	11. Améliorer la circulation des modes doux au sein de la zone	VÉLO, TROTINETTE, MARCHE		

PLAN D'ACTION

PLAN DE MOBILITÉ EMPLOYEUR POUR LA ZONE D'ACTIVITÉ D'ARCHPARC



Brique	Nom de l'action	Mode concerné	Échéance	Porteur(s)
Équipement	12. Développer des infrastructures de stationnement vélos sécurisées	VÉLO		
	13. Déployer des bornes de recharge sur la zone	VOITURE ÉLECTRIQUE		
Aides financières	14. Mettre en place le Forfait Mobilités Durables	COVOITURAGE, VÉLO, TRANSPORTS EN COMMUN, AUTOPARTAGE		
	15. Augmenter la prise en charge de l'abonnement aux transports en commun	TRANSPORTS EN COMMUN		
	16. Identifier les opportunités pour négocier des tarifs préférentiels pour l'achat d'un vélo	VÉLO		
	17. Prendre en charge l'abonnement CITIZ	AUTOPARTAGE		



Communication et accompagnement

5. Mener une stratégie de communication sur la mobilité durable

CONTEXTE

L'objectif de cette action est d'établir une stratégie de communication efficace pour sensibiliser les collaborateurs à la mobilité durable et au panel de solutions de mobilité qui leur est proposé par leur employeur, ARCHPARC ou le territoire. Cela implique de fournir des informations claires et engageantes sur les initiatives visant à promouvoir des modes de déplacement respectueux de l'environnement

Contenu de la Communication:

- Présentation des avantages de la mobilité durable pour les collaborateurs : les bénéfices économiques, écologiques et sanitaires des modes de transports alternatifs à la voiture (statistiques sur les réductions d'émissions de carbone et les économies associées),
- Mise en lumière des initiatives existantes : l'offre de transport (horaires de passage des transports en commun, tracés cyclables recommandés, offre CITIZ sur la zone, parkings relais) et les aides financières, les actions mises en œuvre dans le cadre du plan d'action,
- Témoignages d'employés impliqués dans des pratiques de mobilité durable (conseils ou bonnes pratiques à adopter lors de l'organisation de ses déplacements).

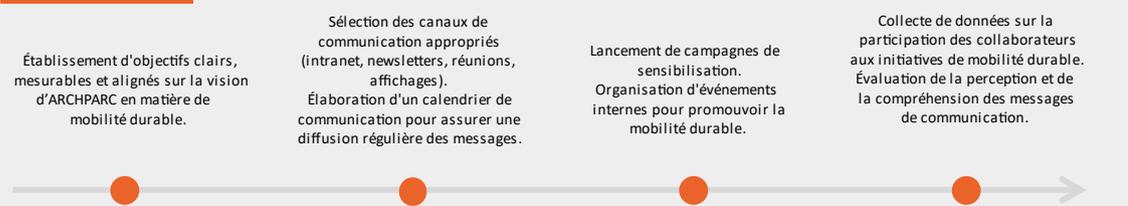
La stratégie de communication pourra également comprendre un volet animation visant à rassembler les collaborateurs de la zone autour de la mobilité : organisation d'un challenge mobilité, organisation d'un Village mobilité avec la participation des prestataires locaux (présentation de l'offre de transport locale, organisation de tests de vélos, etc).

BONNES PRATIQUES

- Utiliser une identité visuelle claire : la marque ARCH&GO pourra être mobilisée à cet effet,
- Encourager la participation active des collaborateurs en sollicitant leurs idées et en reconnaissant leurs efforts,
- Utiliser une variété de formats de communication et d'animations (vidéos, présentations, débats, stands) pour maintenir l'intérêt,
- Encourager les collaborations entre employeurs, à l'échelle de la zone, pour créer des animations collectives, favorisant ainsi la cohésion.



ÉTAPES CLÉS



MOYENS FINANCIERS

- Investissement Fonctionnement
- < à 5 k€ 5 k€ à 15 k€ Plus de 15 k€



MOYENS HUMAINS

- Porteur(s) : Services Communication
- Moins d'1 jour 1 à 5 jours 5 jours
- Échéance : **Xx** Difficulté : Facile



SUIVI OPÉRATIONNEL

INDICATEURS DE SUIVI

- Trafic sur les publications, participation aux événements
- Nombre de participants, satisfaction des participants

INDICATEUR D'IMPACT

- Taux de conversion à un nouvel usage, rétention des connaissances



Communication et accompagnement

7. Développer et structurer la pratique du covoiturage

CONTEXTE

L'objectif de cette action est de promouvoir et organiser le covoiturage auprès des collaborateurs en mettant en place des initiatives collectives et incitatives :

- Communication claire sur les avantages du covoiturage (économies financières, réduction de l'empreinte carbone, création de liens sociaux),
- Information sur les plateformes de covoiturage disponibles et sur la manière de s'inscrire. Avec le dispositif COVOIT'PRO le PMGF propose aux bénéficiaires de Mobilité'Pro d'avoir accès à leur propre communauté de covoiturage sur Blablacar Daily. Le dispositif Hé!Léman permet quant à lui d'encourager le covoiturage instantané par le biais de « lignes de covoiturage ».
- Organisation des événements dédiés comme : la cartographie collaborative, la journée covoiturage, ou encore le petit-déjeuner covoiturage.

Le PMGF met à disposition des employeurs un guide COVOIT'PRO recensant les bonnes pratiques pour l'animation d'une communauté de covoitureur.

BONNES PRATIQUES

- Offrir des options variées pour s'adapter aux horaires et métiers variables des collaborateurs,
- Encourager la création de groupes de covoiturage pour renforcer le sentiment de communauté et d'engagement,
- Reconnaître et récompenser les covoitureurs assidus pour leurs efforts.
- Explorer une organisation avec plusieurs employeurs, voire à l'échelle de la zone, pour élargir les options disponibles

ÉTAPES CLÉS

Mettre en avant les offres proposées par le PMGF. Établir des points de rencontre pratiques pour les covoitureurs, tels que des parkings dédiés ou des zones de rendez-vous.

Mettre en place des incitatifs pour les covoitureurs, tels que des places de parking réservées, des avantages fiscaux ou des réductions sur la cantine.

Organiser d'événements conviviaux pour permettre la rencontre des covoitureurs potentiels.

Utiliser les indicateurs fournis par Blablacar Daily pour suivre le développement du covoiturage



MOYENS FINANCIERS

Investissement Fonctionnement

< à 5 k€ 5 k€ à 15 k€ Plus de 15 k€



MOYENS HUMAINS

Porteur(s) : Services RH, référents mobilité

Moins d'1 jour 1 à 5 jours 5 jours

Échéance : **XX** Difficulté : Moyenne



SUIVI OPÉRATIONNEL

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de covoiturages réalisés, fréquence d'utilisation, distance parcourue, taux d'occupation des véhicules

INDICATEUR D'IMPACT

- Nombre de covoitureurs uniques, nombre de véhicules en moins sur la route, économies financières impact environnemental



Services

8. Étudier la mise en place d'une navette

CONTEXTE

La mise en place d'une navette par ARCHPARC pourrait offrir divers avantages en termes de mobilité pour les collaborateurs dont le lieu d'habitation n'est pas desservi par les transports en commun. Une telle action peut cependant demander de gros efforts financiers et organisationnel, ARCHPARC souhaite donc dans un premier temps mesurer l'intérêt, la pertinence et la forme que pourrait avoir cette navette.

Il s'agira donc de sonder les collaborateurs sur leurs besoins et d'étudier les différentes options possibles :

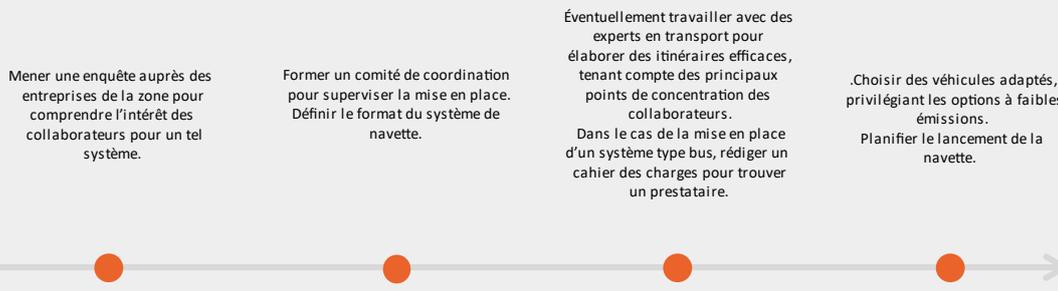
- Un service formalisé avec chauffeur si la demande est importante et nécessite un véhicule lourd, voire plusieurs lignes (mode de fonctionnement type CEA),
- Un véhicule 9 places conduit par un utilisateur si la demande est plus faible (fonctionnement type Mobilité – ZIPLO).

POUR ALLER PLUS LOIN

Si ARCHPARC décide de s'engager dans la mise en place d'un système de navette à l'issue de cette étude, voici quelques éléments qui seront à prendre en compte :

- Opter pour des véhicules à faibles émissions si cela est possible,
- L'homogénéisation des horaires à l'échelle de la zone (Action 4) participera à faciliter la définition des horaires de passage de la navette,
- Mettre en place un système de réservation pour assurer la disponibilité des places dans la navette,
- Coordonner les horaires de la navette avec les horaires des transports en commun pour faciliter les transferts en gare (dans l'hypothèse où la navette rabat vers les pôles gares et non directement aux domiciles),
- Établir une structure tarifaire équitable, tenant compte des différentes tailles d'entreprises présentes sur la zone.

ÉTAPES CLÉS



MOYENS FINANCIERS

- Investissement Fonctionnement
- < à 5 k€ 5 k€ à 15 k€ Plus de 15 k€



MOYENS HUMAINS

- Porteur(s) : Services RH, Direction, référents mobilité
- Moins d'1 jour 1 à 5 jours 5 jours
- Échéance : **XX** Difficulté : Moyenne



SUIVI OPÉRATIONNEL

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de bénéficiaires, montant annuel dépensé, modes de transport concernés

INDICATEUR D'IMPACT

- Nombre d'usagers uniques des modes de transport concernés



Aides financières

14. Mettre en place le Forfait Mobilités Durables

CONTEXTE

Le Forfait Mobilités Durables (FMD) est un dispositif financier facultatif de soutien aux collaborateurs pour leurs déplacements domicile-travail. Les modalités (montant et critères d'attribution de la prise en charge des frais) sont déterminées par accord d'entreprise ou inter-entreprises, ou à défaut, par accord de la branche. Cette action est donc à mettre en œuvre individuellement chez chaque employeur.

Quel est le montant du FMD ? Il peut aller jusqu'à 800€ par an et par collaborateur dans le secteur privé et 300€/an/collaborateur dans le secteur public, en étant exonéré d'impôt et de cotisations sociales, notamment lorsqu'il est cumulé avec un remboursement de l'abonnement de transports en commun. Si un employeur accorde une somme supérieure à ce plafond, le complément est soumis à cotisation et impôts.

Quels sont les modes de transport éligibles ? Tous les employeurs privés peuvent contribuer aux frais de déplacement domicile-travail des modes suivants : le covoiturage, l'autopartage, le vélo et le VAE personnel, les transports en commun (hors abonnement), les engins de déplacement personnels en location ou libre-service et les engins de déplacement personnels motorisés des particuliers (trottinettes électriques, gyropodes, etc.).

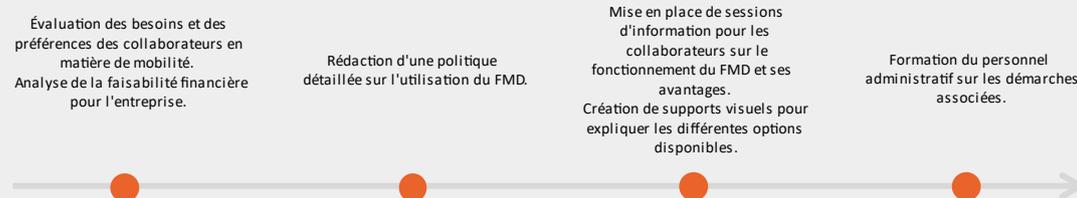
Quel est le budget à envisager ?

Le budget de déploiement dépend fortement du nombre de modes intégrés au dispositif et du montant de l'enveloppe. En moyenne, selon les résultats du Baromètre FMD 2024, les employeurs privés fixe un montant de 420€/an/collaborateur.

BONNES PRATIQUES

- Offrir une variété d'options dans le Forfait Mobilités Durables pour répondre aux besoins divers des collaborateurs,
- Maintenir une communication régulière pour rappeler les avantages et encourager l'adhésion.

ÉTAPES CLÉS



MOYENS FINANCIERS

Investissement Fonctionnement

Budget variable



MOYENS HUMAINS

Porteur(s) : Services RH / Paie, Direction

Moins d'1 jour 1 à 5 jours 5 jours

Échéance : **Xx** Difficulté : Moyenne



SUIVI OPÉRATIONNEL

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de bénéficiaires, montant annuel dépensé, modes de transport concernés

INDICATEUR D'IMPACT

- Nombre d'utilisateurs uniques des modes de transport concernés

PLAN D'ACTION

PLAN DE MOBILITÉ EMPLOYEUR POUR LA ZONE D'ACTIVITÉ D'ARCHPARC



NOM DE L'ACTION	ÉCHELLE	MOYENS FINANCIERS	MOYENS HUMAINS	INDICATEURS DE SUIVI	INDICATEURS D'IMPACT
1. Nommer des référents mobilité au sein des établissements	Employeurs	Fonctionnement < à 5k€	Plus de 5 jours / an	Nomination d'un référent mobilité dans l'ensemble des établissements	
2. Mettre en place une instance de pilotage à l'échelle de la zone	Zone d'activité	Fonctionnement < à 5k€	1 à 5 jours / an	Nombre de réunions organisées, nombre d'actions portées	
3. Étudier les besoins pour une évolution de l'offre en transports en commun	Zone d'activité	Investissement < à 5k€	1 à 5 jours	Diffusion d'une enquête auprès des collaborateurs, remontée des besoins éventuels à la CCG	Évolution de l'offre selon les besoins, nombre d'usagers uniques des transports en commun
4. Engager un travail sur l'homogénéisation des horaires pour faciliter le covoiturage	Employeurs	Investissement < à 5k€	Plus de 5 jours	Nombre de groupes de covoitureurs formés, satisfaction des collaborateurs	Nombre de covoitureurs uniques, nombre de binômes interservices ou inter-employeurs
5. Mener une stratégie de communication sur la mobilité durable	Zone d'activité et employeurs	Fonctionnement < à 5k€	Plus de 5 jours / an	Trafic sur les publications, participation aux événements	Rétention des lecteurs, taux de conversion à un nouvel usage
6. Organiser des animations sur la thématique de la mobilité	Zone d'activité et employeurs	Fonctionnement 5k€ à 15k€	Plus de 5 jours / an	Nombre de participants, satisfaction des participants	Taux de conversion à un nouvel usage, rétention des connaissances
7. Développer et structurer la pratique du covoiturage	Zone d'activité et employeurs	Fonctionnement < à 5k€	Plus de 5 jours / an	Nombre de covoiturages réalisés, fréquence d'utilisation, distance parcourue, taux d'occupation des véhicules	Nombre de covoitureurs uniques, nombre de véhicules en moins sur la route, économies financières impact environnemental
8. Étudier la mise en place d'une navette	Zone d'activité	Investissement < à 5k€	1 à 5 jours	Nombre d'opportunités étudiées	Décision quant à la mise en place d'une navette
9. Déployer une flotte de vélos	Zone d'activité	Fonctionnement 5k€ à 15k€	1 à 5 jours	Nombre de trajets, fréquence d'utilisation, heures de pointe, itinéraires réalisés, coût de maintenance	Nombre d'utilisateurs uniques, impact environnemental

PLAN D'ACTION

PLAN DE MOBILITÉ EMPLOYEUR POUR LA ZONE D'ACTIVITÉ D'ARCHPARC



NOM DE L'ACTION	ÉCHELLE	MOYENS FINANCIERS	MOYENS HUMAINS	INDICATEURS DE SUIVI	INDICATEURS D'IMPACT
10. Proposer un atelier de réparation ou de maintenance	Zone d'activité	Fonctionnement < à 5k€	1 à 5 jours / an	Nombre de vélos réparés, satisfaction des collaborateurs	Maintien du nombre de cyclistes
11. Améliorer la circulation des modes doux au sein de la zone	Zone d'activité	Fonctionnement Plus de 15k€	Plus de 5 jours	Nombre de travaux menés, satisfaction des usagers	Nombre de piétons et cyclistes
12. Développer des infrastructures de stationnement vélos sécurisées	Zone d'activité et employeurs	Fonctionnement 5k€ à 15k€	1 à 5 jours	Capacité d'accueil des parkings	Taux d'occupation des stationnements, nombre d'usager uniques
13. Déployer des bornes de recharge sur la zone	Zone d'activité	Fonctionnement 5k€ à 15k€	1 à 5 jours	Taux d'utilisation des bornes	Nombre d'usagers uniques, part des véhicules rechargeables
14. Mettre en place le Forfait Mobilités Durables	Employeurs	Fonctionnement Variable selon les employeurs	1 à 5 jours / an	Nombre de bénéficiaires, montant annuel dépensé, modes de transport concernés	Nombre d'usagers uniques des modes de transport concernés
15. Augmenter la prise en charge de l'abonnement aux transports en commun	Employeurs	Fonctionnement Variable selon les employeurs	1 à 5 jours / an	Nombre de bénéficiaires, montant annuel dépensé	Nombre d'usagers uniques des transports en commun
16. Identifier les opportunités pour négocier des tarifs préférentiels pour l'achat d'un vélo	Zone d'activité et employeurs	Investissement < à 5k€	1 à 5 jours	Nombre d'opportunités identifiées, nombre de prestataires contactés	Décision quant à la mise en place d'un partenariat
17. Prendre en charge l'abonnement CITIZ	Employeurs	Fonctionnement Variable selon les employeurs	1 à 5 jours / an	Nombre de bénéficiaires, montant annuel dépensé	Nombre d'usagers uniques de CITIZ sur la zone

PLAN D'ACTION

PLAN DE MOBILITÉ EMPLOYEUR POUR LA ZONE D'ACTIVITÉ D'ARCHPARC

