



Les cyclistes sont en meilleure santé :  
les employés d'Inficon sont rarement en  
arrêt maladie.

## A bicyclette, séduits !

**Une entreprise du Liechtenstein récompense ses employés lorsqu'ils renoncent à utiliser leur voiture comme moyen de transport pour aller au travail. Effet secondaire : un taux de maladie très bas.**

Le soleil vient de lancer ses premiers rayons par-dessus la pointe élevée du Mittagspitz lorsqu'Urs Wälchli prend son virage à bicyclette. Il siffle une chanson. Son porte-documents est fixé sur le porte-bagages, deux pinces à vélo serrent étroitement les jambes du pantalon de son costume beige sur ses mollets : il ne faut pas qu'il se salisse sur la chaîne. Il a l'air en forme et content. « Quelle belle journée », dit-il en mettant son vélo dans le râtelier à côté des autres bicyclettes. « Si j'étais venu en voiture, je n'aurais guère profité de cette belle matinée. »

Après le petit déjeuner, Urs Wälchli avait marché quatre minutes de sa maison de Coire, en Suisse jusqu'à la gare, s'était assis dans le train en direction de Zürich et 21mn plus tard, il était sur l'esplanade de la gare à Sargans. Il a ouvert le cadenas de son vélo garé là et il est parti en pédalant le long de riches prairies, puis sur la digue du Rhin presque jusqu'à Balzers. En vue du puissant château Gutenberg qui trône au-dessus de cette localité, il est passé sur l'autre rive du fleuve et en vingt minutes, il était déjà arrivé. Il secoue ses cheveux pour en chasser le vent, défroisse son costume et passe les portes de verre pour entrer dans le lobby de l'imposant édifice industriel. Urs Wälchli est directeur d'Inficon à Balzers, l'une des entreprises les plus prospères de la principauté de Liechtenstein. Inficon crée et fabrique des appareils de mesure pour la technologie du vide, destinés au marché mondial. Le holding Inficon est une entreprise active dans le monde entier. Le chiffre d'affaires annuel de l'ensemble de la société s'est élevé à environ 212 millions de dollars US en 2006. Inficon a des sites de production et de créa-

**Un gagnant :** Urs Wälchli, directeur d'Inficon, a les oreilles dans le vent tous les matins.



tion en Allemagne, aux Etats-Unis et justement au Liechtenstein.

Au troisième étage, Urs Wälchli rencontre un de ses collègues, Georg Sele, qui vient d'enfermer son casque de vélo dans l'armoire. « La selle Brooks en cuir est super confortable », dit Urs Wälchli en guise de salutation. « L'achat en valait la peine. » Les deux cadres supérieurs d'Inficon parlent d'une selle de bicyclette là où d'autres dirigeants s'entretenaient de l'équipement intérieur de leur Porsche Cayenne.

Au début, ce ne fut qu'un simple calcul: « A l'époque où nous étions en train de faire les plans de notre nouveau bâtiment de production, nous aurions dû prévoir un parking pour environ 75% de nos employé(e)s. Cela correspondait à la construction de deux étages de garages souterrains sous le bâtiment, un investissement énorme », dit Georg Sele. Ce cycliste passionné eut une meilleure idée : « motiver nos employés pour qu'ils viennent à vélo et avec les transports en commun. » La tâche n'était pas facile pour une entreprise à la campagne, entourée de hautes montagnes, avec un personnel composé à près de 70% de frontaliers qui viennent de Suisse tous les jours. Les pistes cyclables étaient rares et, au Liechtenstein, la voiture est peut-être plus encore qu'ailleurs un symbole de réussite sociale. « Pourtant, dit Georg Sele, les automobiles sont plutôt des immobiles si l'on y regarde de plus près. Elles passent la plupart de leurs journées dans un garage souterrain ou sur un parking et ne font que coûter de l'argent. »

Georg Sele est considéré comme l'inventeur de l'ingénieux système de mobilité de l'entreprise qui a été récompensée par des distinctions aussi renommées que le Prix Binding pour la protection de la nature et de l'environnement et le Prix Vélo pour les entreprises « vélophiles ». Georg Sele va présenter son idée couronnée de succès dans des congrès et des ateliers jusqu'à Berlin et Lund en Suède. Aujourd'hui plus de la moitié des employés d'Inficon laissent leur voiture privée à la maison et prennent le vélo, le bus ou font du

covoiturage avec des collègues. Ils peuvent ainsi tous bénéficier d'un système de bonus selon lequel, plus ils renoncent souvent à leur voiture, plus leur enveloppe salariale se gonfle d'argent.

Pourtant c'est Inficon qui en profite le plus. « Non seulement nous avons pu renoncer au deuxième niveau de garage souterrain mais nous économisons près de 120 000 francs suisses chaque année grâce à notre gestion de la mobilité. Nous avons un des taux de maladie les plus bas de tout le Liechtenstein », dit Georg Sele. D'autres employeurs croient sans doute à un miracle médical quand ils apprennent que les employés d'Inficon ne sont en arrêt maladie qu'à peine une fois trois ou quatre jours par an, en moyenne. « J'attribue cela aussi au trajet sans stress à bicyclette ou en bus », pense Georg Sele. « Les cyclistes sont des gens en meilleure santé. »

Ce matin-là aussi, bon nombre de places sont restées libres dans le garage souterrain. Par contre le râtelier à vélos couvert de plexiglas, lui, s'est bien rempli. Il se trouve directement devant l'entrée principale – c'est-à-dire là où, dans d'autres sociétés, les cadres supérieurs ont habituellement leur place de parking réservée. Entre les vélos de ville d'un certain âge et quelques V.T.T., il y a aussi des bicyclettes de luxe de la marque américaine Cannondale, une sorte de Maserati du cycle, avec des freins hydrauliques et une dynamo de moyeu. L'une des bicyclettes Cannondale appartient à Georg Sele lui-même qui s'est mis au vélo pendant un séjour de plusieurs années aux Etats-Unis. « J'allais naturellement au travail en voiture comme tous les autres jusqu'au jour où, assis au volant sans y prêter attention, j'ai failli écraser une voisine. » Le choc fut profond. « Je me suis alors demandé : quelle est la valeur de ce temps à vrai dire inutilisé ? » La réponse qu'il trouva avait une selle et des pédales.

De retour au Liechtenstein, Georg Sele élabora un concept pour la gestion de la mobilité d'Inficon. Il voulait faciliter le passage au vélo ou au bus pour le plus grand nombre possible des 220 employés du site



**Aller au travail en détente :** le bus s'arrête devant la porte de Nathalija Kanaet. Et, à l'heure de fermeture de l'entreprise, il passe à la sortie et la reconduit à Buchs.

de Balzers. L'élément décisif fut en fin de compte un bilan énergétique grâce auquel Inficon put être certifié aux normes internationales ISO 14001 en 1998. Cette médaille environnementale a de plus en plus d'importance dans les adjudications de commandes internationales. « Lorsque nous avons calculé notre consommation totale d'énergie, dit Georg Sele, nous avons constaté qu'environ 65% de tous les trajets pour aller au travail étaient effectués en voiture. Cela représentait environ la moitié de la consommation totale d'énergie d'Inficon. La plupart des entreprises ne comptent pas cette énorme dépense d'énergie dans leur bilan énergétique, c'est malhonnête. Nous l'avons fait et nous voulions absolument la réduire. » Sachant que le moyen le plus facile d'atteindre les gens

est leur porte-monnaie, Georg Sele inventa un système qui avantageait clairement ceux qui renoncent à leur voiture pour aller au travail. Il faut savoir manier la carotte et le bâton : les places de garage souterrain sont payantes chez Inficon et comme il n'y a guère de places de parking gratuites à proximité, presque tous les employés motorisés sont obligés de louer une place de ce genre. A celui qu'on estime en mesure de faire le trajet à vélo ou en bus (jusqu'à trois kilomètres ou 60 mn en transport en commun), Inficon fait payer un abonnement de 720 francs suisses pour une place de parking à l'année. Celui qui habite plus loin et qui met plus d'une heure à venir au bureau avec les transports en commun ne paye que la moitié. Ce qui est encore plus astucieux, ce sont les incitations



**Correct et bien en selle :** Georg Sele est l'inventeur du programme de mobilité d'Inficon. Un jour, il s'est demandé : « quelle est la valeur de ce temps passé en voiture et à vrai dire inutilisé ? » Sa réponse avait un guidon, deux roues et deux pédales.

positives destinées aux membres du « club-mobilité » créé au sein de l'entreprise. Celui qui s'engage à ne pas venir plus de douze jours par an seul en voiture et utilise tous les autres jours le vélo, les transports en commun de proximité ou le covoiturage, reçoit un virement de 500 francs suisses sur son compte comme membre « top ». Tout de même, environ un tiers de tous les employés sont membres « top ». Les membres « plus », environ 20% du personnel, eux, ne viennent plus que 52 jours au maximum avec leur propre voiture, ce qui leur donne droit à une prime de 380 francs suisses. Les « membres de base » peuvent venir en voiture ou en moto 96 jours et ne reçoivent que 100 francs suisses en récompense. En outre, tous les membres du club sont également membres de Mobility Carsharing Suisse et peuvent utiliser gratuitement

les jours de travail les véhicules Mobility -dont un est garé directement devant l'entrée de l'entreprise- au cas où ils auraient des courses à faire ou un rendez-vous de médecin après le travail. Les femmes, qui après leur travail doivent encore organiser leur vie familiale, utilisent volontiers cette offre pendant la pause de midi, mais elles ne sont pas les seules. Il est ainsi facile de renoncer à avoir sa propre voiture.

Heini Eggenberger qui vient de Weite, à tout juste dix kilomètres de là en Suisse, se montra d'abord particulièrement récalcitrant aux appels et aux offres alléchantes ; après tout, avant d'entrer chez Inficon, il avait travaillé pour un sous-traitant de l'industrie automobile et c'était un fan irréductible de moteurs. « Il est plus aisé pour un chameau d'entrer par le chas d'une aiguille que pour Heini Eggenberger de passer



**L'esprit communautaire est rentable :** celui qui s'engage à ne pas venir plus de 12 jours par an seul en voiture et utilise les autres jours le vélo, le bus ou le covoiturage, reçoit 500 francs suisses sur son compte.

au vélo », pensait alors Georg Sele en abandonnant toute tentative de prosélytisme. Pourtant, c'est alors que se produisit « le miracle de Balzers » -Heini Eggenberger, âgé de 54 ans, de constitution robuste et avec une certaine tendance à la corpulence, arriva un beau matin perché sur une bicyclette. Et c'était gagné : aujourd'hui le directeur du département réparation est le cycliste modèle de l'entreprise ; il rentre même à vélo chez lui pour déjeuner et revient une heure plus tard. Sa bicyclette de luxe a coûté près de 4 000 francs suisses. Auparavant, Heini Eggenberger était corpulent, aujourd'hui il est musclé. Autrefois, il était souvent malade en hiver, aujourd'hui il s'est endurci. « Je roule même par temps de gel et de neige : je mets mes pneus à clous et j'y vais. » C'est par curiosité qu'il est passé au vélo. « Les collè-

gues n'arrêtaient pas de me raconter avec enthousiasme à quel point c'était reposant et donc j'ai simplement voulu faire un essai. » Désormais pour lui, le trajet matinal vers le travail est devenu une sorte de safari local : « Souvent, je vois un renard ou un héron cendré au bord du chemin, parfois des chevreuils traversent la route d'un bond. Et mon cœur exulte. Autrefois, cela m'était égal. » Tous les soirs, Heini Eggenberger inscrit le trajet effectué dans un tableau Excel : en cinq ans il a tout de même déjà fait 33 219 km à vélo pour aller au travail. « Pouvez-vous imaginer, demande-t-il, ce que cela aurait coûté en voiture ? » Mais à l'automne 2004, Heini Eggenberger aurait préféré ne pas être assis sur sa bicyclette : un automobiliste par temps de pluie maussade ne vit pas le cycliste qui tournait devant lui et le heurta de côté.



**Le miracle de Balzers :** depuis qu'il s'est converti au vélo il y a cinq ans, Heini Eggenberger, ancien fan de moto, a pédalé 33 219 km pour aller au travail.

Heini Eggenberger eut de la chance dans sa malchance et n'eut que de graves contusions : « c'est uniquement le casque qui m'a sauvé la vie. » Depuis lors, Georg Sele, cadre d'Inficon joue aussi le moniteur de conduite auprès de ses collègues et forme régulièrement la troupe des cyclistes aux règles de sécurité. Tous ceux qui présentent une facture pour l'achat d'un casque de vélo –même s'il est pour l'ami d'un des petits-enfants d'un employé- reçoivent 30 francs en espèces des caisses d'Inficon. « Là encore, nous économisons de l'argent », Georg Sele en est sûr. « Car si cet enfant avait un accident à vélo, notre employé serait gravement éprouvé pendant des jours sur le plan psychique et n'aurait plus le rendement habituel. Que représentent 30 francs suisses par rapport à cela ? » Plusieurs fois par an, des prix sont tirés au sort parmi les membres du club de mobilité, pour un montant total dépassant nettement la barre des 10 000 francs. Par ailleurs, un réparateur de vélos vient une fois par an à l'entreprise et répare tous les vélos gratuitement; cela équivaut en moyenne à 40 francs suisses par bicyclette. Inficon a des vestiaires, des cabines de douche et met à disposition des serviettes de bain pour éviter aux cyclistes d'arriver en nage à leur bureau ou à leur établi. « La gestion de la mobilité par l'entreprise est une tâche qui incombe aux cadres dirigeants, dit Georg Sele. S'ils ne la soutiennent pas, les autres ne la prendront pas non plus au sérieux. » Le catalogue Inficon qualifie d'« infaisable » sans auto, les trajets en transports en commun de plus de 60 mn ou qui prennent trois fois plus de temps qu'en voiture. C'est le cas de Hans Wunder. S'il veut malgré tout profiter du programme de bonus, il ne lui reste que le bus ou le covoiturage. Le bus, a-t-il calculé, met environ une heure pour arriver à Balzers. Avec la voiture, il met 15 mn. Il partage donc un véhicule avec des col-

lègues qui habitent sur le même parcours. Par contre, Nathaliya Kanaet, département ingénierie, a opté pour le bus. L'arrêt est juste devant sa porte. Et pour que sa ligne passe aussi dans la localité voisine de Buchs quand le personnel d'Inficon sort du travail, l'entreprise et d'autres employeurs de Balzers versent plus de 30 000 francs suisses annuellement aux compagnies de transport de proximité. En contrepartie, le bus de Buchs s'arrête une fois le matin et quatre fois en fin d'après-midi directement devant l'entrée principale.

Les conséquences de ces incitations sont mesurables : aujourd'hui le taux de cyclistes chez Inficon est d'environ 11% contre la moyenne liechtensteinoise de 5%. A l'origine, 65% des employé(e)s venaient avec leur propre voiture, aujourd'hui le taux est entre 45 et 50%, et a presque atteint le seuil des 40% que l'entreprise s'était fixée. La consommation d'énergie et l'émission de CO<sup>2</sup> - ont ainsi diminué d'environ un tiers.

« Je ne suis pas moine » dit le chef d'entreprise, Urs Wälchli, « et encore moins fondamentaliste. Il m'arrive parfois d'emprunter une Porsche juste pour m'amuser. Mais quand j'arrive au travail à vélo, je suis un tout autre homme. » L'après-midi, il a encore un rendez-vous dans une banque au Liechtenstein. Il s'en réjouit d'avance. A vrai dire, il ne s'y présentera pas à bicyclette. Il prendra dans ce cas la Renault Mégane rouge vif du Car-sharing, qui est garée devant la porte de l'entreprise. « Et je la gare en plein milieu des Porsche et des Mercedes des autres clients et des dirigeants de la banque. Il faut voir comment ils me regardent parfois. Je m'amuse comme un petit fou. »