



la CeMathèque

dossier thématique



> Mobilité et déplacements domicile-travail

- > Les déplacements domicile-travail en quelques chiffres
- > La bonne entreprise au bon endroit
- > Le point sur le Plan de déplacements d'entreprise
- > L'enquête : un outil d'évaluation, de sensibilisation et de prospective
- > Organiser la communication au sein de l'entreprise
- > Des mesures pour favoriser les modes alternatifs à l'autosolisme
- > Quelle prise en compte par les communes et par les Régions ?
- > Immobilité et accès à l'emploi



Source : EORTAL.

> Préambule

De quelle manière, avec quels outils et quelles mesures, rencontrer la demande de mobilité dans le cadre des déplacements domicile-travail des personnes de façon à ce que celle-ci s'inscrive dans une perspective de développement durable ?

Aujourd'hui, les motifs de déplacements se sont largement multipliés et complexifiés pour s'inscrire dans ce que l'on nomme les « chaînes d'activités »¹, et ce, en particulier pour ce qui concerne les trajets réalisés en voiture. En effet, les déplacements s'effectuent de moins en moins dans le sens des allers et des retours directs, mais s'accompagnent, pour de nombreuses personnes, de divers arrêts, voire de détours, pour déposer un enfant à la crèche, faire un achat ... à partir d'un déplacement déterminé par une « activité structurante », à savoir, principalement, le travail.

En réfléchissant aux infrastructures à réaliser ou à optimiser, à la desserte en transport en commun à offrir, aux équipements à installer, la démarche s'appuie sur l'offre de mobilité. Dans cette publication, le principe est de se placer aussi, voire surtout, de l'autre côté, c'est-à-dire du côté de l'utilisateur, de la population active en l'occurrence et des choix qui sont susceptibles de s'offrir à elle. A pied ? A vélo ? En covoiturage, en train ou en bus ? En alternant les modes selon les besoins ? Quelle est la meilleure « formule » à proposer, selon des critères d'accessibilité, de confort, de coût, et bien sûr de mobilité durable ?

Offre et demande sont bien deux approches complémentaires d'une même problématique. Le propos de cette Cemathèque est d'aborder différentes pistes de réponse à la question de la demande de déplacement, tout en intégrant celle-ci au niveau des outils qui sont de nature à permettre une offre de transport plus large et plus diversifiée.

¹ Ce concept a été mis en évidence dans l'enquête nationale sur la mobilité des ménages (1998/1999), financée par les SSTC (Services fédéraux des Affaires scientifiques, techniques et culturelles), la Région de Bruxelles-Capitale et la Région wallonne, réalisée par le Groupe de recherche sur les Transports des Facultés universitaires Notre-Dame de la Paix (coordinateur), le Langzaam Verkeer, l'Institut Wallon, l'Universitaire Instelling Antwerpen et l'INS.

TABLE DES MATIÈRES

1.	Introduction	4
2.	Les déplacements domicile-travail en quelques chiffres	5
3.	La bonne entreprise au bon endroit	9
4.	Le point sur le Plan de déplacements d'entreprise	13
5.	L'enquête : un outil d'évaluation, de sensibilisation et de prospective	20
6.	Organiser la communication au sein de l'entreprise	22
7.	Des mesures pour favoriser les modes alternatifs à l'autosolisme	25
8.	Quelle prise en compte par les communes et par les Régions ?	34
9.	Immobilité et accès à l'emploi	39



> 1. Introduction

Comment gérer la mobilité et offrir à chaque citoyen, à chaque travailleur, un véritable choix de mode de déplacement, voire influencer celui-ci en faveur de modes durables, qui consomment moins d'espace et soient respectueux du cadre de vie ? Comment faire tourner le vent ?

Il importe de travailler sur deux tableaux : celui de l'offre de transport et celui de la demande de mobilité. Les marges de manœuvre sont étroites. C'est pourquoi, pour obtenir des résultats, il faut conjuguer et associer toutes les mesures disponibles, avec une volonté de cohérence d'ensemble. Ainsi, le travail s'effectue à plusieurs échelles ou niveaux.

Cette Cemathèque propose dans le chapitre qui suit quelques chiffres de manière à cadrer la problématique notamment au travers de la répartition des parts modales et de leur évolution.

Elle s'intéresse ensuite à l'aménagement du territoire. L'affectation du sol en particulier doit prendre en compte et orienter la localisation des parcs d'activités et des zones d'habitat, de manière à garantir une offre de transport alternative à la voiture. Le choix du site d'implantation d'une entreprise constitue une opportunité à saisir, lorsque celle-ci se présente, afin de profiter d'une situation aussi favorable que possible.

Au niveau d'une entreprise, d'un ensemble d'entreprises ou d'un zoning, des solutions spécifiques doivent être recherchées, qui soient de nature à permettre et à encourager les comportements des travailleurs et des visiteurs en faveur d'autres modes de transport que la voiture. La réalisation d'un Plan de déplacements d'entreprise en propose une vision globale, assortie d'une liste de mesures et d'un suivi dans le temps.

La démarche part donc du (ou des) générateur(s) de trafic, au travers des comportements des travailleurs, et le cas échéant des visiteurs, et non des infrastructures et des équipements.

Toutefois, il n'est pas toujours nécessaire d'entreprendre une démarche aussi complète. La réalisation d'une enquête permet déjà de mettre en évidence les comportements et les perspectives de changements en fonction de la desserte d'un site.

Diverses mesures sont à la disposition des entreprises pour encourager le transfert modal. Elles sont organisationnelles, financières, infrastructurelles ...

Différents outils sont aujourd'hui proposés, comme par exemple le Plan communal de mobilité (PCM) qui développe, au niveau local, une approche globale de la problématique de la mobilité à travers la prise en compte de ses multiples facettes. Les déplacements domicile-travail y sont abordés indirectement, via l'identification et la localisation des grands générateurs de trafic, l'analyse de la desserte en transport en commun, la définition d'itinéraires cyclables et piétons pour les déplacements dits utilitaires, la politique de stationnement.

Le manque de moyens de déplacement constitue pour certaines personnes un frein majeur pour accéder à l'emploi. Ce constat nécessite donc que des mesures soient prises, à différents niveaux pour vaincre cette immobilité.

A travers ces approches successives, ce document propose une vision générale des différents éléments qui participent à la mise en œuvre d'une politique en faveur des déplacements domicile-travail.



> 2. Les déplacements domicile-travail en quelques chiffres

Quelques données chiffrées permettent de déterminer des ordres de grandeur et de fixer quelque peu les idées. Elles s'appuient sur les sources habituelles et sont donc fournies par les Services publics fédéraux Mobilité et Transports et Economie pour la plupart. L'IWEPS en agrège certaines et propose dans son rapport annuel des résultats intéressants¹.

Une nouvelle enquête nationale sur la mobilité en Belgique va se dérouler en 2010-2011 : BELDAM (BELgium DAily MObility). Elle fait suite à l'enquête MOBEL réalisée en 1999. Elle emprunte la même méthodologie, ce qui permettra ainsi de mettre en évidence l'évolution des pratiques lors de la décennie écoulée. Elle apportera un éclairage général sur les comportements en la matière et complètera utilement les données récentes sur les déplacements domicile-travail dont nous disposons et qui sont brièvement présentées ci-après.

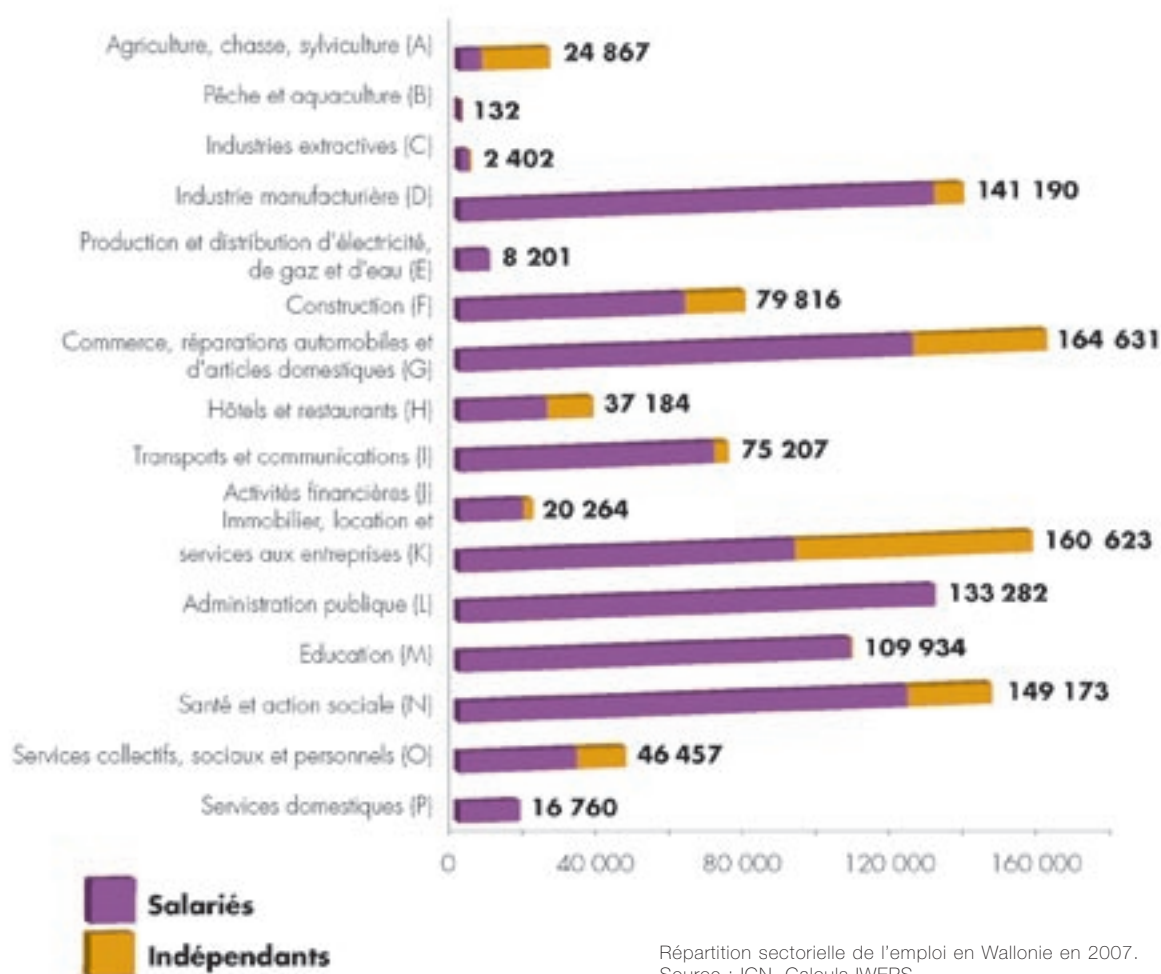
La Wallonie et l'emploi

La population active

1 307 800 wallons occupent un emploi avec un statut de salarié ou d'indépendant². De son côté, la Wallonie pourvoit à un peu plus de 1 170 000 emplois³. Le nombre d'indépendants et d'aidants est estimé à environ 260 000⁴. Des chevauchements sont possibles avec le nombre de salariés, sachant que parmi ceux-ci, certains sont indépendants à titre complémentaire.

Parmi les travailleurs, certains ne se déplacent pas, d'autres ne se déplacent pas tous les jours (les indépendants, les temps partiels ...). 76 % des salariés travaillent à temps plein et 24 % à temps partiel⁵.

10 % des navetteurs quittent le territoire wallon pour aller travailler à Bruxelles, 3 % en Flandre, et 4 % à l'étranger (France, Allemagne, Grand-Duché, Pays-Bas⁶).



Répartition sectorielle de l'emploi en Wallonie en 2007.
Source : ICN, Calculs IWEPS.

2 Chiffres 2008. Sources : SPF Eco-DGSIE (Direction générale Statistique et Information Economique). Calculs IWEPS.

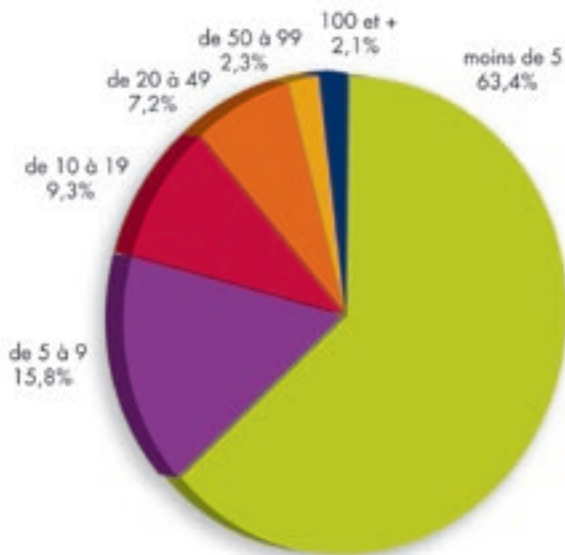
3 Chiffres 2007. Source : ICN (Institut des Comptes Nationaux). Calculs IWEPS.

4 Chiffres 2009. Source : INASTI.

5 Chiffres 2008. Source : SPFEco-DGSIE. Calculs IWEPS.

6 Chiffres 2008. Source : SPFEco-DGSIE. Calculs IWEPS.

¹ IWEPS : Institut Wallon de l'Evaluation, de la Prospective et de la Statistique. Cfr. « Les chiffres clés de la Wallonie. Rapport annuel n°10. Décembre 2009 ». Document téléchargeable : <http://statistiques.wallonie.be>.



Répartition des entreprises selon le nombre de travailleurs occupés.
Source : ONSS – calculs IWEPS – décembre 2007.

Taille des entreprises wallonnes

76 886¹ entreprises (publiques et privées) sont répertoriées sur le territoire wallon². Elles se répartissent diversement suivant leur taille.

43 % des travailleurs sont occupés dans des unités locales de grande taille (100 travailleurs et plus)

Le nombre de parcs d'activités économiques est estimé à 220, et pourvoit à un peu plus de 120 000

¹ Chiffres juin 2007. Source : ONSS.

² Entreprise = unité locale, c'est-à-dire lieu d'activité, géographiquement identifiable par une adresse, où s'exerce au moins une activité.

emplois³, soit à peu près 10 % du total des emplois en Wallonie.

Les déplacements liés au trajet domicile-travail

En 1999, l'enquête MOBEL estimait à 17 % le nombre moyen de déplacements liés au domicile-travail. Celui-ci a diminué au profit des déplacements de loisirs, qui sont eux en forte augmentation⁴.

30 % en moyenne des kilomètres parcourus l'étaient pour ce motif. Et un trajet sur 4-5 n'est pas direct. En effet, de moins en moins de déplacements sont effectués pour un seul motif, mais pour une succession de motifs. Et lorsque la voiture n'est pas utilisée pour les déplacements domicile-travail, elle est moins utilisée également pour différents petits trajets annexes. La demande de mobilité s'est complexifiée avec le temps.

70 % du trafic à l'heure de pointe concernaient ces déplacements.

La nouvelle enquête BELDAM permettra bientôt d'actualiser ces chiffres et d'évaluer des modifications éventuelles de la tendance.

Le diagnostic sur les déplacements domicile – lieu de travail des travailleurs est une obligation fédérale⁵ qui concerne toutes les entreprises (publiques et privées) qui emploient plus de 100 travailleurs en moyenne, siège principal et établissements d'au moins 30 travailleurs.

³ Chiffres communiqués par 7 intercommunales sur les 8.

⁴ Chiffres 1999. Source : MOBEL.

⁵ Loi programme du 8 avril 2003, articles 161 à 170 (Moniteur belge du 17 avril 2003), modifiée par la loi programme du 22 décembre 2003 (Moniteur belge du 31 décembre 2003). Arrêté royal du 16 mai 2003 (Moniteur belge du 5 mai 2003) et Arrêté ministériel du 29 octobre 2004 (Moniteur belge du 26 novembre 2004)



L'offre de services (commerce, loisirs, etc.) génère une augmentation du nombre et de la fréquence des déplacements au quotidien. Source : SPW.



Source : Médiathèque de la Commission européenne.

Il constitue une source d'information intéressante, puisqu'elle concerne 32 % des actifs. Toutefois, la taille et la localisation de l'entreprise influencent certainement les comportements de déplacement et les politiques menées. Par ailleurs, les entreprises concernées éprouvent parfois des difficultés à intégrer leurs spéci-

ficités dans les réponses aux questions du formulaire d'enquête.

Ces réserves étant exprimées, quelques résultats de cette enquête sont proposés ci-après et pour illustrer des problématiques traitées dans les autres chapitres.



Extraits du « Diagnostic fédéral déplacements domicile-travail », situation au 30 juin 2008. Source : SPF Mobilité et Transports.

■ Le diagnostic sur les déplacements domicile – lieu de travail

Les entreprises concernées par cette enquête doivent établir un diagnostic pour chacune de leurs unités d'établissement qui compte en moyenne au moins 30 travailleurs, ainsi que pour l'unité d'établissement principale, quel qu'y soit le nombre de travailleurs.

L'employeur est tenu de transmettre au Service public fédéral Mobilité et Transports¹ toutes les informations demandées tous les trois ans, en se basant sur la situation au 30 juin de l'année précédente.

¹ <http://www.mobilite.fgov.be/fr/mobil/mobacdf/diagnosf.htm>

Outre un diagnostic et une évaluation de l'évolution, ce diagnostic a pour objectif de contribuer à la recherche de solutions et à l'élaboration de nouvelles politiques. Il est à la disposition des Régions, des communes, des sociétés de transport en commun, et doit contribuer à la réalisation d'études de mobilité.

Le formulaire détaille cinq thématiques principales :

1. l'organisation du temps de travail dans l'entreprise ou l'institution ;
2. les modes de déplacement les plus importants ;
3. l'accessibilité de l'entreprise ;
4. les principales mesures que l'employeur a déjà prises dans le cadre de la politique de mobilité ;
5. les problèmes spécifiques de mobilité de l'entreprise ou de l'institution.

Il rend obligatoire la consultation du Conseil d'Entreprise. Le premier diagnostic mobilité portait sur le mois de juin 2005. Le second s'appuie sur juin 2008. Ils ont permis de recueillir chacun un peu moins de 10 000 enquêtes (nombre d'unités d'établissement) et concernent un peu plus de 1 432 000 travailleurs et environ 3 800 employeurs.



MODE DE TRANSPORT PRINCIPAL EN %	TOTAL	FLANDRE	BRUXELLES	WALLONIE
Voiture comme chauffeur	64	67,1	40,8	76,1
Voiture comme passager	4	4,4	1,9	4,8
Transports en commun - train	10,3	4,7	34	4,6
Transports en commun - bus	6,3	4,2	15,7	3,8
Transport collectif organisé par l'employeur	1	1,4	0,3	0,4
Vélo	8,2	12,8	1,5	1,5
Cyclomoteurs et motos	1,6	1,9	0,9	1,4
A pied	2,2	1,7	2,3	3,2
Autres	2,4	1,7	2,5	4,2

Mode de transport principal utilisé par les travailleurs pour les déplacements domicile-travail. Source : SPF Mobilité et Transports. Deuxième diagnostic fédéral. Situation juin 2008.

TYPE D'HORAIRE	TOTAL	FLANDRE	BRUXELLES	WALLONIE
Grille horaire fixe	30,6	31,6	24,6	33,1
Horaire variable	30,3	24,8	53,3	24,9
Travail en équipe	15,5	18,3	5,6	16,7
Régime horaire irrégulier	18,6	20,2	19,2	13,3
Autres	5,0	5,1	2,7	12,0

Horaire des travailleurs. Source : SPF Mobilité et Transports. Deuxième diagnostic fédéral. Situation juin 2008.

Répartition des modes de transport

L'enquête fédérale met bien en évidence des comportements liés au contexte de chaque région, avec une utilisation des transports collectifs qui atteint près de 50 % en Région bruxelloise pour 9 % en Flandre et 8,5 % en Wallonie.

L'organisation du travail

Les horaires de travail constituent également un point important au niveau de la gestion des déplacements du personnel. Il s'agit en effet d'une donnée essentielle à prendre en compte pour l'élaboration de mesures de gestion de la mobilité dans les entreprises.

Quelle évolution ?

Entre juin 2005 et juin 2008, l'utilisation de la voiture dans les entreprises concernées par l'enquête fédérale a diminué de 2 %, essentiellement au profit du transport en commun (+ 1,5 %), et dans une moindre mesure du vélo (+ 0,5 %), qui cependant, proportionnellement à la part modale qu'il représente, connaît une belle progression (+ 25 %).

L'enquête arrive également à la conclusion que moins on utilise la voiture comme mode principal, plus on l'utilise comme mode « d'approche », c'est-à-dire pour se rendre du domicile à la gare par exemple (4,9 %). Le bus-tram-métro est relativement peu utilisé comme trajet d'approche (2,5 %). Le vélo remporte un petit succès (2 %). L'usage de la motocyclette ou de la moto, déjà marginal a légèrement diminué (-0,1 %). Il en est de même de la marche à pied (-0,2 %).

D'un point de vue géographique, on constate que le covoiturage augmente avec l'éloignement de la distance domicile-gare.

> 3. La bonne entreprise au bon endroit¹

La localisation des pôles d'emploi est un élément essentiel de la mobilité du travailleur. Toutefois, rappelons que tout déplacement a un point de départ et un point d'arrivée et que la localisation des zones d'habitat constitue l'autre pendant de cette problématique. Cela démontre que l'origine des travailleurs devrait également être prise en compte, ce qui est difficile à envisager du seul point de vue de l'implantation des lieux d'activités. Mais cette remarque ne doit pas conduire à simplement déplacer le problème.

Les activités économiques se sont étalées et éloignées des lieux d'habitat. Cette situation, dont nous subissons aujourd'hui les conséquences, provient du passé calqué sur le « tout à la voiture », de l'excellente accessibilité routière de notre territoire, y compris pour le transport des marchandises, enfin d'un foncier longtemps largement disponible et bon marché en dehors des zones urbaines.

À l'heure d'une prise de conscience de la nécessité de favoriser la mixité des fonctions, de penser ensemble localisation des activités et accessibilité multimodale, il faut aussi gérer la situation existante et la dispersion qui en résulte, faire face à de nouveaux projets qui ne rencontrent pas les critères précités, et empêcher que les erreurs du passé ne se reproduisent, ce qui nécessite aussi de disposer de réserves foncières qui permettent de répondre à ces critères.

Les entreprises ont tout intérêt à examiner les conséquences de différentes options d'implantation sur le plan de la mobilité, à la recherche d'une localisation offrant les conditions d'une accessibilité multimodale aux membres de son personnel et aux visiteurs, tout en restant cohérente avec le transport de choses inhérentes à leur activité. Les autorités compétentes assortissent de

plus en plus souvent l'octroi du permis d'urbanisme à la réalisation préalable d'une étude d'incidences sur l'environnement.

S'il est difficile de revenir en arrière, car les déménagements d'entreprises sont peu fréquents, des mesures doivent être prises pour qu'un type de parc d'activités économiques ou un type d'entreprise s'implante au bon endroit. Ainsi, par exemple, une distance inférieure à 1 km entre la gare et le lieu de travail constitue souvent un avantage dans un contexte urbain et à forte pression du stationnement. Il en est de même des stations de métro à Bruxelles ou des arrêts de tram/bus des lignes à forte fréquence. Toutefois, il est impensable d'implanter toutes les entreprises dans ces périmètres, qui sont également attractifs en termes d'habitat !

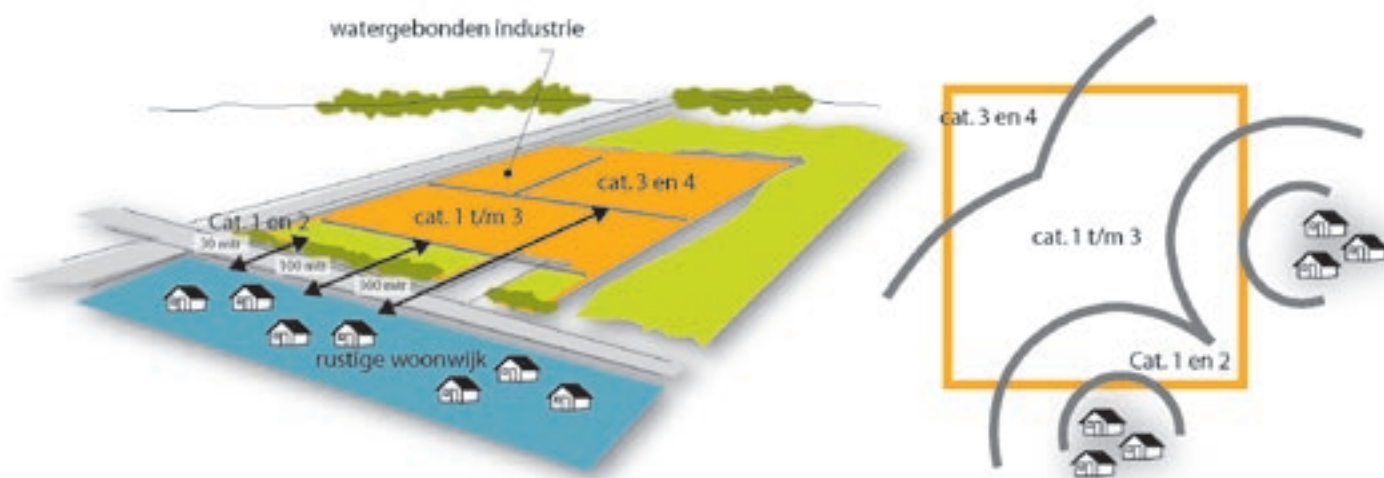
Profil de mobilité – profil d'accessibilité

C'est d'abord la perspective d'une cohérence entre le profil de mobilité d'une entreprise, c'est-à-dire les besoins générés par son activité, et le profil d'accessibilité¹ d'un site, à savoir les différents modes de déplacement qui permettent d'atteindre celui-ci, qui doit guider le choix.

Des théories et des méthodes ont vu le jour, qui visent à atteindre cet objectif. Elles semblent avoir leur origine aux Pays-Bas où a été proposée la politique « ABC ». Il s'agit en fait de localiser les activités à forte / moyenne densité de salariés / visiteurs dans les secteurs qui possèdent une bonne accessibilité en transport public.

¹ Le profil d'accessibilité d'un site est traduit dans le concept de « fiche d'accessibilité » qui décrit les caractéristiques des différents modes de déplacement permettant aux personnes d'atteindre le lieu : lignes et horaires des transports en commun, itinéraires cyclables, cheminements piétons reliant la gare à l'entreprise. Ce concept est défini plus en détail au chapitre 6.

¹ Co-rédaction : Bertrand Ippensiel, ICEDD



L'approche du zonage environnemental des Pays-Bas : zonage intégré sur base d'un outil indiquant à quelle distance chaque activité doit se trouver par rapport à une zone d'habitat calme pour que les nuisances (odeurs, bruits, poussières, risques, impact visuel, trafic) soient considérées comme tolérables. Source : VNG 2001, cité par A. Bastin, J.-M. Lambotte (LEPUR-ULg), Sous la direction de J.-M. Halleux (LEPUR-ULg), CPDT, Mars 2009



	TYPE A	TYPE B	TYPE C
Intensité d'emploi	Forte	Moyenne	Faible
Dépendance à l'automobile pour les déplacements professionnels	Faible	Moyenne	Forte
Densité de visiteurs	Forte	Moyenne	Faible
Dépendance au transport routier de marchandises	Faible	Moyenne	Forte
Exemples de secteurs d'activités	Bureaux, services, équipements collectifs	Manufactures, hôpitaux	Industrie, transport

Indicateurs pour évaluer les profils de mobilité des entreprises. Source : « Mobilité et planification urbaine : la méthode ABC dans l'ouest lausannois face aux besoins de l'économie » Sophie Noirjean, Université de Lausanne.

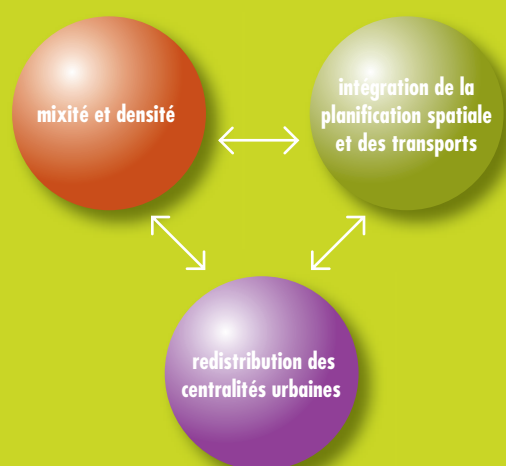
■ La politique « ABC », introduite aux Pays-Bas en 1988,

... est souvent citée comme exemplaire et a déjà été évoquée dans plusieurs Cemathèques¹. Elle définit trois types d'activités (ABC) et trois types de lieux (ABC). Elle vise une adéquation entre la localisation des activités et le profil d'accessibilité d'une zone, et donc une utilisation plus cohérente du sol et une accessibilité multimodale, partout où cela a un sens : bref, elle vise à placer la bonne entreprise au bon endroit. Un concept d'une extraordinaire simplicité !

Ainsi, le site A est très accessible par les transports publics, le site B est un site intermédiaire, le site C bénéficie d'une très bonne accessibilité routière. On distingue également des localisations de type R, où l'accessibilité est très mauvaise de manière générale, en voiture comme en transports publics.

Deux autres éléments viennent compléter la stratégie. Si la politique ABC consiste à réguler l'implantation d'entreprises cherchant une nouvelle localisation, elle doit également se traduire par des mesures de planification d'infrastructures visant à améliorer la desserte en transports publics. Elle se voit également renforcée par des mesures régulant l'offre de stationnement selon le profil d'accessibilité des différents lieux. La bonne desserte en transports publics des zones de catégorie A ou B y justifie une limitation des possibilités de stationnement.

La responsabilité de la mise en œuvre de la politique ABC est attribuée au niveau local mais les communes ne sont pas dans l'obligation d'appliquer les restrictions. Les normes strictes en matière de stationnement, notamment celles concernant les sites A, peuvent dissuader certaines entreprises de s'implanter dans ces zones. Aux Pays-Bas, 20 % seulement des communes utilisent cet instrument de gestion de la demande. Dans la plupart des cas, les sites A accueillent des services publics plutôt que des entreprises privées.



Cette mesure a rencontré des difficultés de mise en œuvre. En effet, il est souvent délicat pour les municipalités de fixer trop de contraintes aux candidats investisseurs, le risque étant ... de les voir s'adresser à la commune voisine qui n'a pas fixé de normes. La concurrence entre les villes subsiste donc. Cet exemple montre bien la difficulté de mettre en œuvre des mesures qui portent des fruits, dès le moment où des alternatives existent qui permettent d'échapper aux contraintes posées.

Si le principe est fort intéressant et mérite au moins d'être constitué en objectif, il faut savoir que cette politique est aujourd'hui abandonnée aux Pays-Bas car elle s'est révélée infructueuse sur le terrain, en raison notamment du manque de volontarisme pour la mettre en œuvre.

Les Lausannois se sont inspirés de cette méthode et l'ont adaptée pour lui apporter des nuances. Toutefois, elle n'est pas inscrite dans la planification directrice, ni dans la planification locale, mais fait partie d'un examen de conformité dans lequel interviennent également d'autres critères. Soulignons, néanmoins qu'elle demeure active, sous une autre forme, à Bruxelles par exemple ou à Londres dans le périmètre de l'hyper centre.

¹ Cfr. les Cemathèques 4 et 12.





Parc scientifique Crealys. Source : ICEDD.

En Région wallonne, dans le cadre de l'élaboration du plan prioritaire ZAE, au début des années 2000, une proposition de profil de mobilité théorique des entreprises pour les personnes et les produits a été esquissée en regard de la nomenclature NACE¹. Sur cette base ont été proposés cinq types de parcs d'activités : parc généraliste, parc d'affaires, parc scientifique, parc industriel, parc multimodal.

En regard de cette catégorisation, ont été déterminés le niveau d'accessibilité de ces parcs par l'automobile, le transport public et l'avion pour les personnes, la route (Réseau à grand gabarit ou RGG), la voie ferrée et la voie d'eau pour les marchandises, selon quatre facteurs : 0 = neutre, 1 = facteur favorable, 2 = facteur très favorable, 3 = facteur indispensable. C'est un début, mais qui toutefois n'a pas connu de réel prolongement, la proposition ayant soulevé des critiques en tous sens : opérateurs de terrain et composantes politiques. Cela montre bien à quel point ce sujet est délicat. En parallèle ont été définis des critères permettant d'évaluer l'accessibilité du site selon une échelle débouchant ainsi pour chaque mode sur un score : très mauvais / mauvais / moyen / bon / très bon.

L'exercice, effectué avec des entreprises existantes, montre sans aucun doute que plusieurs d'entre elles ne sont pas placées au bon endroit !

La Conférence permanente pour le développement territorial (CPDT) s'est penchée sur la définition de critères pour la localisation de nouvelles activités².

¹ NACE : Nomenclature statistique des activités économiques dans la Communauté européenne.

² Cfr. Vers un développement territorial durable. Critères pour la localisation optimale des nouvelles activités, Note de recherche. N°8, Août 2009. CPDT, SPW, Namur.

Les instruments d'aménagement du territoire disponibles

La possibilité d'encadrer la localisation des entreprises en cherchant une cohérence entre le profil de mobilité d'une entreprise et le profil d'accessibilité d'un site peut être offerte à une ville ou une commune à travers différents outils d'aménagement du territoire, qu'ils présentent un caractère indicatif comme un schéma de structure communal ou un rapport urbanistique et environnemental, ou bien un caractère réglementaire comme un règlement communal d'urbanisme ou un plan communal d'aménagement. De manière plus ponctuelle, des opérations de requalification urbaine sont également des occasions de réfléchir à cette question³.

Le plan de secteur : des dispositions à respecter

Il faut tout d'abord rappeler qu'une activité économique cherchant à se développer doit respecter les dispositions du plan de secteur.

Elle peut de manière préférentielle s'implanter dans les zones qui lui sont spécialement destinées (zone d'activité économique mixte et zone d'activité économique industrielle). Elle peut également choisir de se localiser dans une zone d'habitat. Dans ce cas de figure, elle devra néanmoins démontrer en quoi elle est compatible avec la fonction résidentielle qui demeure la vocation première et principale de cette zone. La difficulté de rencontrer ce critère, combinée également à la méfiance des habitants de voir s'implanter dans leur voisinage immédiat des activités susceptibles d'apporter des nuisances (bruit, odeur, trafic, etc), amènent de plus en plus d'entreprises à préférer les zones d'activités hors agglomération, renforçant de la sorte le phénomène d'étalement urbain et dès lors l'allongement des navettes.

Le schéma de structure communal : une opportunité

Bien qu'à ce jour peu mobilisé dans cette perspective, le schéma de structure est probablement l'outil le plus adéquat dans la mesure où il doit permettre de dégager une vue d'ensemble du développement territorial à moyen terme et s'intéresse à l'entièreté du territoire communal. Il permet d'encadrer les autorisations administratives (permis de lotir et permis d'urbanisme) mais reste néanmoins un outil souple dans la mesure où l'autorité peut s'en écarter moyennant motivation. Son principal intérêt est de nuancer le plan de secteur, notamment en fixant des densités d'occupation, et, dans certains cas, de proposer de le faire évoluer pour rencontrer les objectifs fixés à l'échelle locale.

³ Cfr. la Cemathèque n°20. L'aménagement du territoire et l'urbanisme face à la mobilité. Liens et interactions entre les outils. Avril 2007.



L'élaboration d'un tel outil offre donc à un pouvoir local une opportunité d'infléchir la localisation des entreprises sur son territoire en cherchant à mettre en œuvre les principes énoncés, par exemple, dans la politique ABC telle qu'appliquée aux Pays-Bas ou à Bruxelles. Bien que ces dernières présentent des résultats mitigés tant à Bruxelles que chez nos voisins, la philosophie de cette politique demeure intéressante. Elle doit néanmoins être remise en contexte pour tenir compte des spécificités locales. Relevons ici quelques éléments auxquels il faut être attentif lors de sa transposition dans des outils d'aménagement.

... mais aussi des limites

Une première limite est due au fait qu'elle n'influence que la localisation des nouvelles implantations, ce qui restreint considérablement sa portée et sa capacité de contrôle des pratiques modales. Ce n'est donc pas à court terme que des résultats peuvent être attendus.

Une difficulté vient également du manque de terrains disponibles présentant une très bonne desserte en transports publics. Ils sont, soit déjà occupés, soit activement recherchés notamment par d'autres fonctions qu'il convient également de maintenir en ville (la résidence, les services, les équipements culturels, etc.). De nombreuses entreprises choisissent les zones d'activités plus excentrées ou les entrées d'agglomération généralement plus accessibles en termes de prix. À l'inverse, une dominance de bureaux dans les zones centrales présente le risque de se faire au détriment des habitants. Cette contradiction évidente entre une politique et son application concrète sur le terrain illustre la superposition d'enjeux économiques, sociaux

mais aussi environnementaux que la planification doit s'efforcer d'arbitrer. Un équilibre est à trouver.

Articuler le profil de mobilité d'une entreprise avec la capacité d'offrir une desserte en transports en commun doit nécessairement être accompagné d'une politique volontariste en matière de stationnement.

On relèvera à cet égard le retard pris en Belgique et singulièrement en Région wallonne où il n'existe pas de règlement régional en la matière. Le règlement bruxellois autorise, quant à lui, depuis 2006, pour les nouveaux immeubles uniquement, un maximum de 1 emplacement par 200 m² de bureau dans les zones A. À titre de comparaison, la norme en vigueur dans le centre de Londres est de 1 emplacement maximum pour 115 m² : ce qui a évidemment un effet dissuasif plus important.

Mais la difficulté majeure ne réside généralement pas dans les arbitrages à opérer en zone A mais bien dans la capacité qu'a l'autorité publique de freiner voire d'interdire la localisation d'entreprises dont le profil ne correspond pas en zone B ou en zone C. Dans les faits, les projets sont très rarement arrêtés sous l'argument de concurrence que se mènent les communes pour attirer les entreprises. Elles renoncent bien souvent à ce type de politique ou ne l'appliquent que de manière peu rigoureuse ce qui explique, en partie, les faibles résultats engrangés.

On relèvera également que ce genre de politique est bien adapté au contexte urbain ou périurbain. Or une grande partie de la Région wallonne se compose de communes rurales ou de petites villes. Il est probablement nécessaire de réfléchir dans ces contextes de manière différente en reconsidérant les vocations économiques de ces territoires dans la perspective de l'émergence d'une société postcarbone et en y développant des solutions innovantes en matière de mobilité. Des initiatives existent mais elles demeurent marginales.

La bonne entreprise au bon endroit

L'exigence de localiser la bonne entreprise au bon endroit n'est plus à démontrer mais il faut bien constater que la planification telle que nous la pratiquons actuellement ne permet pas ou très peu de rencontrer cet objectif. Outre la nécessaire volonté politique, derrière laquelle il est facile de se réfugier, il ne faut pas occulter que les choix modaux résultent avant tout d'un processus individuel mobilisant les perceptions, les représentations et les préférences de chacun. Un travail de compréhension des enjeux mais avant tout d'appropriation des choix à poser doit être mené pour progressivement restructurer nos territoires en cohérence avec une mobilité plus durable.

L'implantation des activités en périphérie des zones d'agglomération génère une augmentation des besoins de mobilité. Source : SXC



> 4. Le point sur le Plan de déplacements d'entreprise



CHR Namur : aménagement et sécurisation des cheminements vélo et piéton. Source : ICEDD.

Si les différentes initiatives encourageant une rationalisation des déplacements et une amélioration de l'accessibilité multimodale sont utiles, une démarche globale peut se révéler plus performante et plus durable. Elle est traduite dans un Plan de déplacements d'entreprise.

Ce concept est américain et date des années 1980. Les premières initiatives ont vu le jour en Californie. Avec des taux de motorisation extrêmement élevés et malgré l'importance du réseau routier, cet Etat n'a pas été épargné par les problèmes de congestion et de stationnement. Le concept s'est ensuite répandu en Europe du Nord, en particulier aux Pays-Bas, en Allemagne, en Grande-Bretagne, en Autriche ...

En Belgique, des initiatives sont répertoriées en Flandre et à Bruxelles. En Wallonie, les exemples sont encore relativement peu nombreux. Le centre administratif de l'ex-Ministère de l'Équipement et des Transports (ex-CAMET) à Namur constitue une première expérience de ce genre. Expérience pilote, l'étude a été terminée en 1999 et s'est inscrite dans le cadre d'un projet européen. Fin 2002 s'est achevée l'étude du Plan de déplacements d'entreprise du Centre hospitalier régional de Namur (CHR). D'autres démarches ont aussi vu le jour.

L'outil Plan de déplacements d'entreprise (PDE)

Le Plan de déplacements d'entreprise (PDE) concerne l'étude, la mise en œuvre et le suivi, au niveau d'une entreprise ou d'un groupe d'entreprises, de mesures destinées à promouvoir une gestion durable des déplacements en relation avec la ou les activités de cette entreprise ou de ce groupe d'entreprises. Il va en général au-delà de la problématique des déplacements domicile-travail et prend donc en compte les déplacements de service, des visiteurs, voire, le cas échéant (mais plus rarement), le transport de marchandises.

Quand réaliser un PDE ?

La plupart du temps, la démarche est consécutive à des problèmes de stationnement dans ou autour de l'entreprise ou bien à une mauvaise accessibilité : pas de desserte en transports en commun, problèmes de congestion pour atteindre le site, extension de l'entreprise ... Elle peut être liée à un projet de déménagement de l'entreprise. Dans d'autres cas, l'entreprise souhaite développer une politique en faveur d'une mobilité durable. En tout état de cause, la première situation, après identification des problèmes, mène à peu près naturellement à la deuxième perspective.





PDE : méthodologie.

Quels résultats en attendre ?

La première étape vise à examiner les conditions et la faisabilité d'une diminution de la demande de déplacements générés par l'entreprise : déplacements domicile-travail et déplacements de service. La seconde a pour objet d'encourager un transfert modal, en mettant en place des alternatives crédibles et des mesures attractives comparées au mode de déplacement habituel.

Quels bénéfices pour l'entreprise, le travailleur et la collectivité ?

Une meilleure accessibilité de l'entreprise, via notamment une offre diversifiée de modes de déplacements, est particulièrement intéressante et attractive pour le travailleur comme pour le visiteur. Indirectement, elle est a priori tout bénéfique pour l'entreprise. Plusieurs mesures sont susceptibles de conduire à une réduction des coûts. En effet, la construction ou la location de zones de stationnement coûte cher. Une rationalisation des déplacements permet de limiter les remboursements de frais kilométriques. Ces économies peuvent être investies en faveur d'autres mesures, notamment pour le développement des transports collectifs. Une offre insuffisante de stationnement autour de l'entreprise génère des nuisances parfois importantes pour les riverains. Une bonne gestion de la situation est de nature à favoriser l'intégration de l'entreprise dans le quartier. Enfin, la réalisation de ce type de plan s'inscrit dans le développement d'une culture d'entreprise. Elle fait appel à de la coopération et contribue à façonner une certaine image de l'organisation.

Outre une réponse à une question posée à un moment donné, le Plan est également un outil de gestion qui permet de coordonner, d'optimiser, d'anticiper... comme, à une échelle plus ou moins similaire, le Plan de déplacements scolaires, ou à une échelle plus large et avec des enjeux plus conséquents, le Plan communal de mobilité.

La mise en œuvre d'un PDE répond à une logique de développement durable, puisque les bénéfices sont à la fois d'ordre économique, social et environnemental.

Méthodologie

L'élaboration d'un Plan de déplacements d'entreprise comporte deux phases : un diagnostic et des mesures. Mais, en préalable, il faut évaluer l'intérêt et la motivation des acteurs.

Un diagnostic pour mesurer le potentiel de changement

Le diagnostic comporte notamment la réalisation d'une enquête auprès des différents publics-cibles concernés : le plus souvent, ce sont uniquement les travailleurs. Il permet d'établir le profil de mobilité du personnel. S'il s'agit d'un établissement d'enseignement ou d'un hôpital par exemple, les élèves, leurs parents, ou les patients seront consultés. L'enquête porte sur les comportements des personnes, mais également sur leurs attentes et sur les changements d'habitude qu'elles seraient prêtes à envisager. Il s'agit à la fois d'une base pour le diagnostic mais déjà d'un premier pas dans l'élaboration de solutions.

Par ailleurs, le diagnostic définit le profil d'accessibilité de l'entreprise et établit pour chaque mode de déplacement ses forces et ses faiblesses.

Il inventorie enfin toutes les mesures déjà prises par l'entreprise pour améliorer la situation et encourager le transfert modal.



Centrale de covoiturage. Source : PORTAL.

Des mesures et un plan d'actions

A partir du diagnostic de la situation et des besoins de déplacement de son public-cible, le Plan de déplacements d'entreprise détermine un ensemble de mesures qui permettent de satisfaire les besoins et attentes et qui encouragent les alternatives à l'usage de la voiture individuelle. Il rassemble autour de la table tous les acteurs concernés afin d'examiner la faisabilité des mesures envisagées, d'optimiser la situation, d'organiser et de planifier dans le temps les projets.

Les mesures sont de quatre types :

- communication : par exemple l'information via le journal d'entreprise, des actions d'éducation et de sensibilisation dans le cadre de la Semaine de la Mobilité ;
- organisation : par exemple l'adaptation des horaires de travail, l'organisation du covoiturage, la mise sur pied d'une navette, l'organisation de la politique de stationnement, et/ou de l'octroi de voitures de société ...
- incitants financiers : par exemple la participation financière de l'entreprise dans les frais de déplacements du personnel ;
- infrastructurelles : comme la création de parkings vélos, de douches et de vestiaires, l'amélioration des cheminements piétons dans le parc d'activités vers les arrêts de transport en commun ...

Ces mesures doivent être intégrées dans un outil de programmation qui prévoit un timing, un budget et détermine les responsables de leur mise en œuvre. Des objectifs quantitatifs et qualitatifs doivent être fixés.

Outre ces mesures, qui concernent uniquement l'entreprise, des partenariats sont utilement noués avec la commune, la région, la société de transport en commun, et le cas échéant l'intercommunale qui gère le parc d'activités, en regard des compétences qui les concernent.

Une évaluation et un suivi

Ensuite, il s'agit de suivre dans le temps la mise en œuvre des mesures et d'estimer les résultats atteints. Des ajustements seront probablement nécessaires à la réussite de la démarche.

Qui entreprend un Plan de déplacements d'entreprise ?

En Wallonie et en Flandre, il s'agit d'une mesure volontaire. En Région bruxelloise, les entreprises publiques et privées qui emploient plus de 200 personnes sur un même site ont l'obligation de réaliser un Plan de déplacements d'entreprise.



Source : <http://www.bruxellesmobilité.irisnet.be>.

En Wallonie, des Plans de déplacement d'entreprises ont d'abord été développés à titre pilote. Citons les Plans de transport du Centre administratif de l'ex-Ministère de l'Équipement et des Transports, du Centre hospitalier régional de Namur, de l'hôpital de la Citadelle à Liège. D'autres entreprises, de taille variée ont aussi entrepris un Plan de déplacements d'entreprise. Citons par exemple l'Union des Villes et des Communes de Wallonie.

En Région de Bruxelles-Capitale, l'obligation précitée est consignée dans l'ordonnance « air » de 1999 et est gérée par les administrations de l'environnement (Bruxelles Environnement - IBGE) et de la mobilité (Bruxelles Mobilité - AED), rassemblées dans la Cellule de Suivi des Plans de déplacements d'entreprises. L'administration accompagne l'entreprise tout au long de la réalisation de son Plan, fournit une aide administrative méthodologique, joue un rôle de relais avec les opérateurs de transport, offre ses services pour l'organisation d'actions de sensibilisation et d'information ... Le 14 mai dernier, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a approuvé une nouvelle ordonnance relative aux Plans de déplacements¹. Elle rend la réalisation d'un Plan de déplacements d'entreprise obligatoire pour tous les organismes occupant plus de 100 personnes sur un même site. Ce nouveau texte prendra effet à la publication des arrêtés d'exécution.

En Italie, la démarche de PDE est obligatoire pour les entreprises qui occupent plus de 300 personnes sur un même site, ou de 800 personnes tous sites confondus, également dans le cas de parcs d'activités regroupant plus de 800 personnes.

¹ Moniteur belge du 27 mai 2009.



■ Le Plan de déplacement d'entreprises du Centre hospitalier régional de la Citadelle à Liège

Le CHR génère dix mille mouvements de voiture par jour. Par an, il s'agit de soixante-cinq mille mouvements de bus auxquels s'ajoutent les camions pour les fournitures, quatre cent mille consultations, soixante mille admissions aux urgences, soixante-cinq mille hospitalisations et la présence de trois mille travailleurs et plus de quatre cents médecins. La circulation dans le quartier est extrêmement dense, l'accès ne peut se faire que par le nord et le sud de la ville, en transitant par des quartiers très habités.

En 2004, un Plan de déplacements d'entreprise a été réalisé, à la recherche de solutions aux problèmes de congestion et de stationnement et dans le but de promouvoir une mobilité alternative. Car le constat est éloquent : 80 % des travailleurs viennent en voiture, 9 % en bus, 4 % à pied, 1 % à vélo ou en scooter, 1 % à moto, moins de 1 % en train ... Le covoiturage est aussi à la traîne avec seulement 1 % de covoitureurs.

Un coordinateur mobilité a été désigné et s'attache à promouvoir les mesures du PDE. Par exemple, les cyclistes peuvent disposer de vestiaires et de douches et d'un parking couvert accessible avec badges. L'effort de sensibilisation a surtout porté sur l'utilisation des transports en commun grâce à la prise en charge des frais par l'employeur sur base du tiers payant tant pour les TEC que pour la SNCB. De 9 %, le nombre d'utilisateurs quotidiens est passé à 16%.

Diverses activités d'éducation et de sensibilisation à l'utilisation des modes de transport alternatifs à la voiture sont organisées, par exemple, dans le cadre de la Semaine de la Mobilité, pour montrer comment relier à vélo les différents sites, pour tester des vélos électriques et des vélos pliables, à combiner avec l'utilisation des transports en commun. L'année 2010 a débuté avec l'affiliation à « Bike to Work », chaînon manquant des incitants à la mobilité alternative. Une concertation globale a été initiée avec le comité de quartier, le TEC et le SPW, à la recherche de solutions permettant d'améliorer les conditions de circulation dans le quartier et un nouveau plan de circulation a été mis en test par la ville.

avril 2010

La CeMathèque_n°29

P16



CHR la Citadelle à Liège : Arrêt et terminus TEC à la porte de l'hôpital. Source : Luc Tonon.

Friday Bikeday : dans le cadre de la mise en oeuvre du PDE de la société, cette mesure de promotion pour l'alternative «vélo» vise à encourager les déplacements à vélo une fois dans la semaine. Source : «La Mobilité chez Dexia Banque» Bernard Dehaye, coordinateur Mobilité & Développement Durable, Bruxelles, le 15 septembre 2008.

«Les Midis de la mobilité» : dans le cadre de la mise en oeuvre du PDE de la société, cette mesure visait à recueillir, à l'occasion de quelques «rencontres» l'avis des collègues sur les mesures mises en place, ainsi que la possibilité de dialoguer avec différents opérateurs et représentants des transports publics. Source : «La Mobilité chez Dexia Banque» Bernard Dehaye.



■ Le Plan de mobilité de Dexia Banque Belgique (DBB)

... a été initié fin 1997 lorsqu'un cycliste (qui deviendra par la suite le coordinateur mobilité !) a demandé à pouvoir bénéficier de l'indemnité kilométrique exonérée, nouvellement instaurée. La direction a refusé de prendre une mesure bénéficiant à une seule catégorie d'usagers, mais a accepté d'entamer avec les syndicats l'élaboration d'un plan de mobilité pour tous.

Conclu fin 2000 sous forme d'une CCT (convention collective de travail), le Plan de Mobilité concerne l'ensemble du personnel de Dexia Banque travaillant en Belgique, soit 6.900 personnes environ, à l'exception des 700 bénéficiaires de voitures de société qui sont gérés séparément.

Il a été renégocié et enrichi en 2003, suite à la fusion entre Dexia et Artesia.

De nombreuses mesures ont été prises. Les principales sont la gratuité des transports en commun (tiers payant), l'encouragement du rabattement vers les gares par la gratuité des parkings aux gares et l'intervention de l'employeur dans les déplacements vers les gares, le parking payant au siège pour les autosolistes (mais

gratuit pour les covoitureurs, les motards, les cyclistes et les personnes à mobilité réduite), le télétravail (en forte croissance), la semaine de 36h en 4 jours, l'indemnité kilométrique de 0,20 €/km pour les cyclistes et les piétons, une infrastructure cycliste très complète, l'encouragement au covoiturage ...

Le stationnement des autosolistes est payant dans tous les bâtiments du siège central de Bruxelles. Le geste est symbolique (27 €/mois au lieu de 175) et a le mérite de faire participer les automobilistes à une partie du coût du parking, en les conscientisant un peu. La CCT, qui édicte les règles du Plan de mobilité, précise que, par bâtiment, seuls 30 % du personnel peuvent bénéficier de ce tarif réduit (les autres devraient payer le prix plein). Mais le taux d'automobilistes est toujours resté en-dessous des 30 % (20 % en moyenne).

Les résultats sont concluants : entre 17 % et 25 % d'automobilistes à Bruxelles (moyenne = 20 %), 66 % d'abonnés au train (souvent en combinaison avec le TEC ou De Lijn), 12 % d'utilisateurs bus-tram-métro (TEC, De Lijn et STIB seuls), 2 % de piétons, cyclistes (ils sont 175 cyclistes quotidiens auxquels s'ajoutent 370 cyclistes occasionnels) et motards.





Des Plans de mobilité des zones d'activités économiques (PMZA)

Le PMZA est un outil prospectif et opérationnel destiné à optimiser l'organisation et la gestion des déplacements de personnes et de marchandises dans une zone d'activités économiques. C'est aussi un lieu de concertation et de coordination centré sur les besoins et les obligations de tous les acteurs socio-économiques de cette zone.

Il a fait l'objet d'un cahier des charges-type, approuvé par le CESRW¹.

Des expériences pilotes

Depuis 2002, la Région wallonne a mené des actions pilotes en matière de réalisation de Plans de mobilité à l'échelle de parcs d'activités économiques, travaillant ainsi sur des sites dont l'accessibilité multimodale est médiocre. Quatre PMZA ont ainsi été réalisés et financés par la Région wallonne ou cofinancés par celle-ci et l'intercommunale qui gère le parc d'activités. Il s'agit des sites du Sart Tilman (Liège), Nivelles Sud, Créalys (Rhisnes) et Gosselies (Charleroi).

Remédier à une accessibilité médiocre

Ces initiatives, délicates quant à la concrétisation de mesures, en raison d'une accessibilité fortement dévolue à la voiture et d'une conjoncture économique difficile, ont toutefois été riches à plus d'un titre. A l'échelle d'un parc d'activités, elles sont susceptibles d'optimiser les complémentarités entre entreprises et de susciter les collaborations utiles pour diminuer ou rationaliser les besoins de mobilité. Elles nécessitent bien sûr une motivation, une implication et une volonté fortes de la part de tous les partenaires.

Toutefois, la réalisation d'un PMZA est lourde et nécessite beaucoup d'énergie. A l'heure actuelle le principe est plutôt de réaliser des enquêtes et un diagnostic sommaire pour dégager rapidement le potentiel de changement et des pistes de travail.

Quel transfert modal ?

On estime en général que les entreprises qui ont réalisé un Plan de déplacements d'entreprise sont susceptibles d'enregistrer une diminution de l'utilisation de la voiture de 5 à 10 %. Lorsqu'elles prennent des mesures plus contraignantes, en réduisant par exemple l'offre de stationnement et/ou en proposant des indemnités de déplacement plus attractives, le transfert modal peut atteindre 15 %, pour autant que le contexte soit très favorable et que de véritables alternatives existent!

Extraits d'une plaquette de sensibilisation au Plan de mobilité du Sart Tilman. Source : Semaine de la Mobilité 2005, ICEDD pour le compte du SPW.

1 Cfr. http://mobilite.wallonie.be/opencms/opencms/fr/planification_realisations/pde/pmza/index.html.

■ Le parc d'activités économiques de Nivelles Sud

... accueille 4730 travailleurs et est géré par l'Intercommunale IBW. Il a fait l'objet d'un PMZA en 2005. Deux mesures essentielles, parmi celles qui constituent le Plan, ont été mises en place.

Il s'agit de l'adaptation de l'itinéraire de la ligne de bus, qui auparavant longeait le parc d'activités, de manière à la faire pénétrer à l'intérieur de celui-ci. Des arrêts ont donc été créés. La ligne relie aujourd'hui la gare de Nivelles à la zone d'activités et a été adaptée aux horaires des trains venant de Bruxelles et de Charleroi. Aux heures de pointe, la fréquence est de 2 bus par heure. Initiée en 2006, il s'agissait d'une expérience pilote, qui devait donc avoir fait ses preuves et pouvoir justifier son utilité au bout de 2 ans. L'expérience va être poursuivie durant 2 années supplémentaires. La fréquentation actuelle, environ 200 voyageurs/jour entre la gare et le parc d'activités, concerne donc 5 % des travailleurs. Il s'agit d'un partenariat entre la Région wallonne et le TEC.

Par ailleurs, afin de permettre l'organisation du covoiturage au sein du zoning, l'IBW a financé l'inscription des entreprises à la banque de données Taxisop. Récemment, deux entreprises ont installé des panneaux « covoitureurs » semblables aux panneaux « visiteurs » ou « direction » afin de réserver des places de leur parking aux covoitureurs.

Profitant de la Semaine de la mobilité, plusieurs actions ont été entreprises afin de sensibiliser et d'informer le personnel quant aux alternatives mises en place et un site Internet est dédié à l'accessibilité au parc d'activités économiques.



Panneau signalant des places de parking réservées au covoiturage. Navette assurant une «desserte spécialisée» de la zone d'activités. Source : UWE



> 5. L'enquête : un outil d'évaluation, de sensibilisation et de prospective

La réalisation d'enquêtes au sein des entreprises présente plusieurs avantages : objectiver des comportements de déplacement dont la perception est assez diffuse, informer le public-cible concerné quant à la démarche en cours, prendre connaissance des besoins des usagers, prendre déjà la température quant aux changements envisageables ...

Elle constitue une tâche essentielle dans la réalisation du diagnostic d'un Plan de déplacements d'entreprise. Toutefois, elle peut être entreprise indépendamment de cette démarche. Elle permet alors d'entamer la réflexion, pouvant conduire, par la suite, à la mise en place d'initiatives et à la réalisation d'aménagements, voire si nécessaire à se diriger vers l'élaboration d'un PDE. Elle permet aussi de cibler le questionnaire vers les dysfonctionnements ou faiblesses qui apparaissent d'une simple observation sur le terrain et d'estimer le potentiel d'intérêt qui serait rencontré en mettant en œuvre telle ou telle mesure.

Des questions ciblées sur les réalités de l'entreprise

Dans ce cas de figure, l'enquête s'adresse aux travailleurs et s'intéresse au minimum aux thématiques suivantes :

- mode de déplacement principal du travailleur ;
 - en fonction de l'origine du travailleur ;
- plus en détail, mode par mode :
 - en regard de la gare d'arrivée (pour ceux qui utilisent ce mode de transport)
 - en regard des lignes TEC existantes (idem).
- nombre de jours de travail par semaine ;
- régime de travail : horaire fixe, flottant, irrégulier, à pauses ;
- changements de comportements envisagés suite à une amélioration de la desserte en transport en commun.

En fonction des spécificités locales, d'autres questions, plus ciblées, sont ajoutées. Les exemples des enquêtes des parcs d'activités économiques de Wavre ou des Hauts Sarts à Herstal montrent bien le rôle de l'enquête dans la recherche de solutions au contexte spécifique d'une l'entreprise ou d'une zone d'activités économiques.

L'implication de l'entreprise

Concrètement, l'entreprise souhaitant souscrire à cette démarche contacte le SPW, à qui elle fait part des difficultés rencontrées en matière d'accessibilité et des objectifs qu'elle souhaiterait globalement pouvoir rencontrer. Si l'intérêt de réaliser une enquête est avéré, un questionnaire adapté aux besoins est préparé.

De son côté, l'entreprise met au point une campagne de communication-sensibilisation de son personnel, afin de s'assurer d'un taux de participation élevé des travailleurs et d'une motivation importante de ceux-ci, ensuite pour communiquer les résultats. L'entreprise doit désigner un coordinateur. Celui-ci sera notamment chargé de la logistique : distribution des questionnaires, suivi des retours, rappels, encodage des questionnaires papier ... Cette démarche est utilement réalisée avec l'appui des cellules mobilité de l'UWE, de la CSC ou de la FGTB par exemple.

Des partenariats

Déjà au stade de l'enquête, des partenariats sont souhaitables afin d'impliquer la commune, les sociétés de transport en commun ... au niveau de la conception du questionnaire d'enquête, comme de la discussion des résultats.

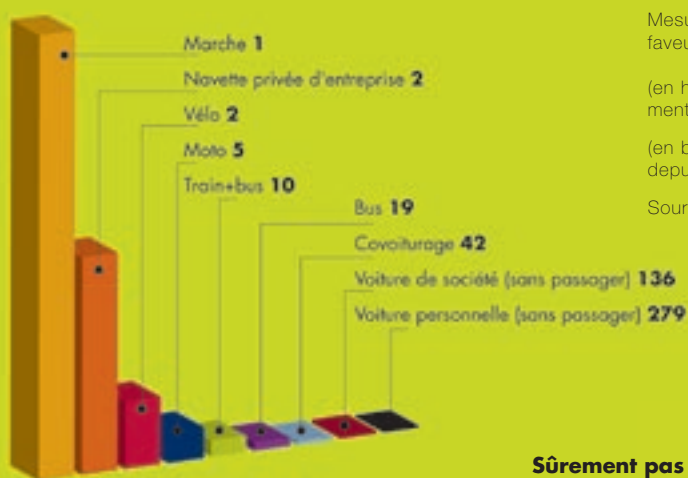


Un accompagnement technique à l'intention des entreprises

La direction de la Planification de la Mobilité du SPW a mis au point un questionnaire d'enquête, qu'elle met à la disposition des entreprises qui souhaitent réaliser un diagnostic quant aux comportements de mobilité et aux attentes du personnel, ainsi qu'une méthodologie de traitement et de présentation des données très efficaces. Cet outil était, au départ, principalement destiné aux écoles. Il a été adapté pour tenir compte des réalités des entreprises et est adapté en fonction de chaque cas de figure afin de tenir compte des réalités de terrain. Il n'a pas pour objet de remplacer l'enquête fédérale mais de cibler des pistes de solutions aux difficultés constatées.

Deux formules sont possibles : l'enquête papier et l'enquête électronique.

MODE DE DÉPLACEMENT	SÛREMENT	PROBABLEMENT	PROBABLEMENT PAS	SÛREMENT PAS	TOTAL
La voiture personnelle (sans passager)	44	62	67	106	279
La voiture de société (sans passager)	2	11	35	88	136
Le covoiturage	5	13	12	12	42
Le bus	11	4	2	2	19
Le train puis le bus	8	2	0	0	10
La moto	0	2	0	3	5
Le vélo	0	0	0	2	2
Une navette privée de l'entreprise	0	2	0	0	2
La marche	1	0	0	0	1
TOTAL	71	96	116	213	496



Le parc d'activités économiques de Wavre-Nord

Début 2008, l'entreprise GSK (2600 personnes) a décidé de réaliser un Plan de déplacements d'entreprise et a entrepris la réalisation d'une enquête. En septembre de la même année, l'Union Wallonne des Entreprises et l'Association des Entreprises de Wavre, avec l'aide du TEC et du SPW ont lancé la même démarche, qui vise toutes les entreprises du zoning (3600 personnes) hors GSK.

Le croisement des données a permis de tirer des enseignements quant au potentiel de changement modal vers le transport public et de dégager des pistes de travail. Ainsi, 60 % des répondants de GSK et 33 % des autres entreprises se disent intéressés par la mise en service d'un transport en commun réellement attractif.

Il reste à mesurer si des navettes ou une ligne régulière de transport en commun constituent des solutions viables, ce qui nécessite une étude plus approfondie : itinéraires, fréquences, coûts ...

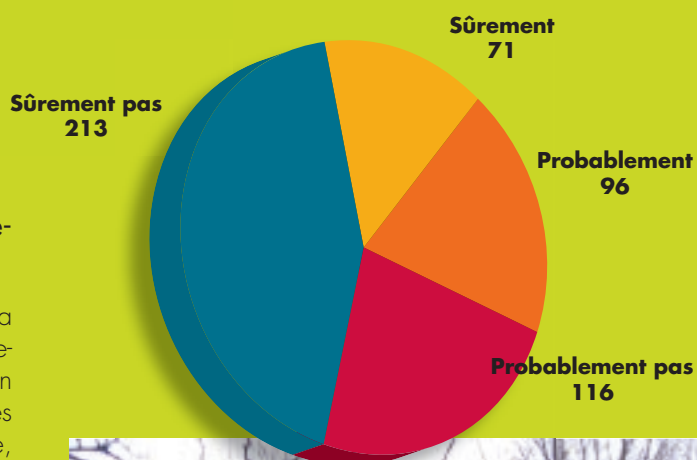
PMZA Wavre-nord : extraits des résultats de l'enquête mobilité.

Mesure du potentiel de changement de mode de déplacement en faveur du bus, en fonction du type d'usager interrogé.

(en haut) tableau et figure relatifs à l'analyse du « profil de déplacements ».

(en bas) réponses à la question « augmentation de l'offre de bus depuis Wavre ou Ottignies ».

Sources : SPW, ADE Wavre, Commune de Wavre.



Source : ICEDD.

> 6. Organiser la communication au sein de l'entreprise



« Le bon mobile » : enquête sur le profil de déplacements des fonctionnaires des Ministères de la Région wallonne.
Source : ICEDD, 2004, pour le compte du SPW.

Une série de mesures peuvent être prises par les entreprises afin d'optimiser les déplacements domicile-travail et de favoriser le transfert modal. Certaines peuvent être mises en œuvre isolément. D'autres doivent s'inscrire dans un cadre plus large, nécessitant une réflexion d'ensemble, probablement via un Plan de déplacement d'entreprises et des mesures coordonnées. Elles ont déjà été évoquées succinctement dans les pages qui précèdent.

Elles sont listées dans ce chapitre et dans le suivant afin d'en proposer une vision un peu plus détaillée. Elles contribuent à une mobilité durable mais également à l'attractivité de l'entreprise pour le personnel et ont des retombées positives sur celle-ci. Elles s'appuient également sur les dispositions fiscales récentes, de plus en plus favorables à une mobilité durable. Elles nécessitent toujours une importante communication, sous peine de passer parfois inaperçues.

La démarche préliminaire consiste à faire le point sur les différents modes permettant d'accéder au site, sur les équipements existants et sur les incitants financiers. Un recensement de ces différentes informations doit être effectué. Plusieurs modes de communication sont disponibles. Ensuite, des mesures de sensibilisation sont nécessaires pour déclencher un intérêt vers de nouveaux modes de déplacement.

Mesures de communication

La fiche d'accessibilité multimodale

Il s'agit d'un document recto-verso qui situe une entreprise / un établissement sur une carte et qui reprend toutes les informations nécessaires en matière d'accessibilité multimodale vers ce lieu : gares et horaires de trains, arrêts et horaires des transports en commun, infrastructures cyclables et parkings vélo, stations de taxi et de voitures partagées, cheminements piétons préférentiels, accessibilité pour les PMR, accessibilité et stationnement pour les véhicules privés. Ce document, réalisé à l'intention des visiteurs, constitue également pour le personnel une sorte de carte d'identité de son entreprise en regard de son accessibilité.

En Région wallonne, la Direction de la Planification de la Mobilité du SPW a développé ce concept, qui a évolué au fil des années pour mieux correspondre aux besoins. Elle propose son aide aux entreprises. Le service est gratuit.

Le service proposé en Région de Bruxelles-Capitale est réalisé par la STIB et est payant. Une réduction du coût est accordée lorsque le demandeur réalise un Plan de déplacements d'entreprise.

Information personnalisée

Certaines entreprises proposent aux membres de leur personnel de réaliser un inventaire des différents modes leur permettant d'effectuer le trajet domicile-travail. Cette initiative, qui demande un investissement de temps de la part de l'employeur, est intéressante pour l'employé, parfois rebuté par les démarches à effectuer.

Fiches d'accessibilité :

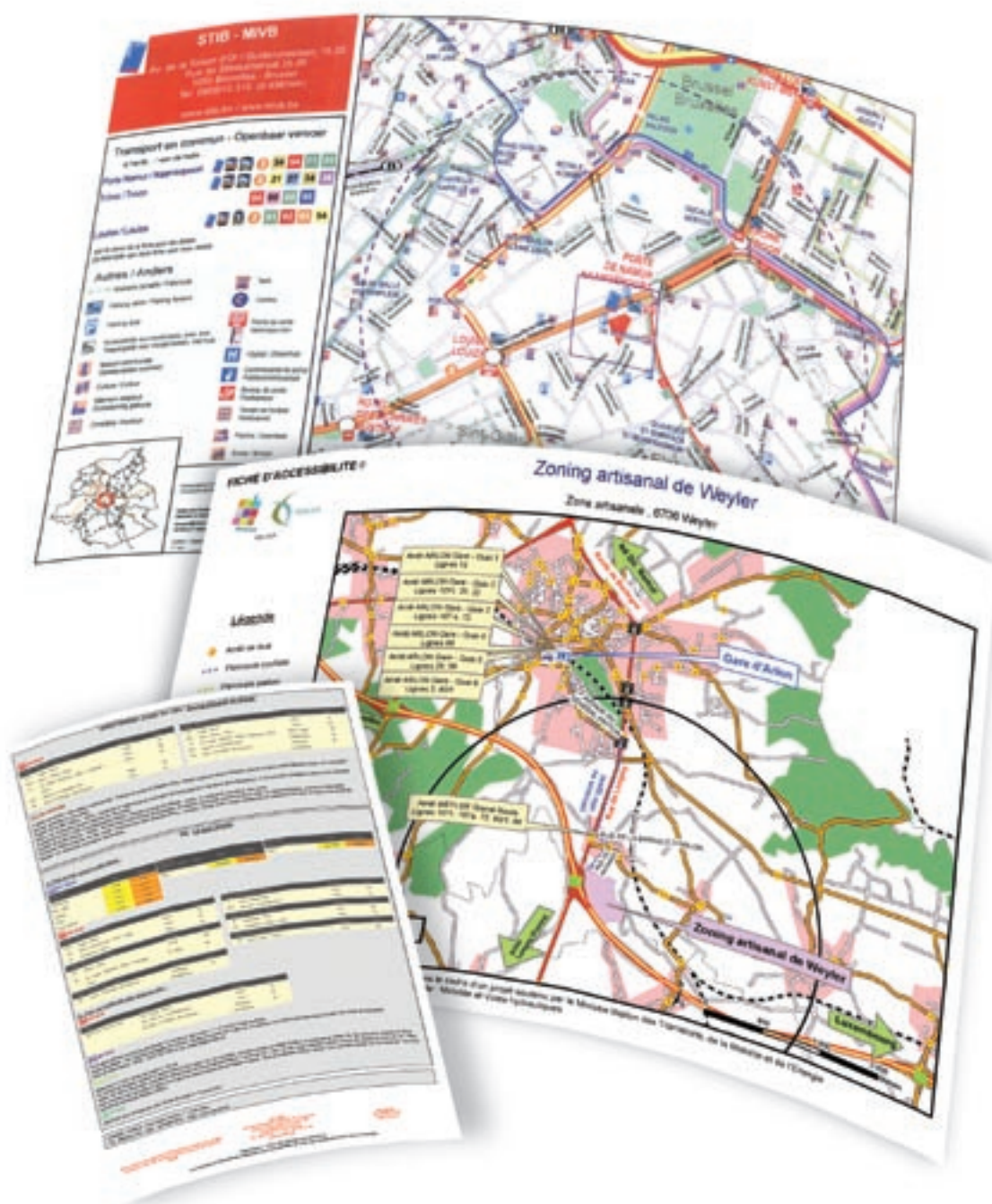
Bruxelles : « Porte de Namur ». Source : STIB.

Arlon : zone artisanale de Weyler. Source : SPW, 01/03/2010.

Information à tous les membres du personnel

D'autres initiatives, non ciblées sur un seul travailleur, sont utiles également : affichage des horaires des lignes de transport en commun proches de l'entreprise, création d'un onglet « mobilité » sur le site Intranet de l'entreprise reprenant toute l'information multimodale ...

L'information doit évoluer et être mise à jour, faire part des nouveautés au niveau des dessertes, des équipements, des mesures de stationnement (interne et le cas échéant communales), de la fiscalité relative aux déplacements domicile-travail ...



Education, sensibilisation

Différentes actions peuvent être entreprises pour générer une dynamique, sensibiliser, éduquer à l'utilisation d'autres modes de transport. A cet égard les cellules mobilité de l'Union Wallonne des Entreprises et des syndicats (FGTB, CSC) peuvent apporter leur expertise et leur concours pour guider ou accompagner les entreprises dans l'organisation d'activités ou de séances d'information.

Parmi les actions possibles, épinglons la participation de l'entreprise ou d'un groupe d'entreprises à la Semaine de la mobilité. Dans ce cadre, des initiatives sont prises comme la promotion du covoiturage sur le zoning de Nivelles-sud en 2009 ...

Des manifestations propres à l'entreprise peuvent être envisagées en dehors de ces temps forts de la mobilité, telles l'organisation d'une semaine du transport public, des balades vélo, des petits déjeuners des marcheurs ... Diverses associations proposent des services sur mesure pour encourager de nouvelles pratiques. Pro Vélo propose, par exemple, des tours guidés, des locations de cycles, des formations théoriques et pratiques.

Mesures organisationnelles

Le coordinateur de mobilité ou « mobility manager » de l'entreprise

L'existence d'un coordinateur de mobilité favorise la mise en œuvre d'un éventail large de mesures, allant de l'introduction du système du tiers payant à l'organisation de journées de la mobilité. Il est indispensable à la mise en œuvre d'un PDE, comme pour l'instauration de mesures particulières. C'est le porteur du projet pour la direction, le personnel, les partenaires extérieurs à l'entreprise. Il s'appuie sur les objectifs définis et identifie les moyens nécessaires pour organiser et accompagner chaque mesure. Il a un rôle essentiel à jouer en matière d'information, de sensibilisation, de communication. Il évalue en continu la politique privilégiée et détermine les adaptations nécessaires. C'est le garant du maintien de la dynamique du projet.

Il s'agit d'une décision essentielle. C'est une condition de succès des autres mesures prises. Cette contribution des ressources humaines internes assure la convivialité du service et entretient la motivation. Le Mobility Manager peut par ailleurs représenter un avantage concurrentiel pour les entreprises : de par sa mission, il est susceptible de mettre en place des actions spécifiques améliorant à la fois la productivité du personnel et l'image de marque de la société, voire induisant une diminution des coûts.

Dans l'enquête fédérale, la désignation d'un coordinateur de mobilité concernait 6,8% des entreprises. Ce chiffre indique une progression importante par rapport à l'enquête de juin 2005. Le coordinateur transport peut être une personne nommée pour cette tâche à

temps plein. C'est l'idéal, mais ce cas de figure ne se présente que dans les entreprises de grande taille. Dans les entreprises plus petites, une personne sera chargée, outre son occupation principale, des différentes tâches en rapport avec les déplacements domicile-travail dans l'entreprise.

Ainsi, pour citer quelques exemples, les universités de Liège et de Louvain-la-Neuve, les Centres hospitaliers de Liège et de Namur, Dexia, ING, Siemens, ont décidé de nommer un mobility-manager qui exerce cette tâche à temps plein.

Les horaires de travail

La question des horaires de travail constitue une donnée essentielle dans la recherche d'une accessibilité multimodale. Il s'agit d'une question incontournable dans la réalisation des enquêtes portant sur le diagnostic mobilité des entreprises.

Ses conséquences concernent la concordance avec les horaires des transports publics, l'organisation du covoiturage, la mise sur pied d'une navette d'entreprise. Une grande diversité d'horaires complique évidemment la tâche.

Un aménagement de ceux-ci, avec une répartition plus souple des heures d'arrivée et de départ des salariés en fonction de leurs souhaits et des besoins de l'entreprise est susceptible d'apporter quelques améliorations à la situation existante. La non concordance des horaires de travail et des horaires des transports publics devrait conduire à une adaptation des uns ou des autres.

Le télétravail

La pratique du télétravail est en hausse. L'enquête fédérale indique qu'il est effectif à hauteur de 8 % des entreprises concernées. S'il nécessite un management par objectifs et la mise à disposition du matériel nécessaire, il a aussi pour conséquence une réduction des frais de fonctionnement pour l'employeur (espace de travail et places de parking éventuelles) et une diminution du temps et des frais de transport du personnel. Cette formule a toutefois ses limites, dans la mesure où le contact social reste une valeur importante dans le travail.

Le déménagement de l'entreprise

Une nouvelle localisation de l'entreprise vers un lieu présentant une meilleure accessibilité multimodale constitue bien sûr tout bénéfice pour les employeurs et le personnel. Ce cas de figure ne se rencontre pas fréquemment, mais lorsqu'il se pose, c'est une occasion à ne pas rater pour mettre ce point parmi les paramètres à prendre en compte à l'heure des choix. Il est arrivé que des entreprises octroient une prime de déménagement à des travailleurs.

> 7. Des mesures pour favoriser les modes alternatifs à l'autosolisme

Des incitants à l'utilisation de modes de déplacement alternatifs à la voiture sont disponibles. Et des mesures spécifiques peuvent être prises par l'entreprise afin d'encourager une accessibilité multimodale, voire tout simplement de permettre à certains travailleurs, qui ne disposent pas de voiture, d'aller travailler ! Certaines le sont dans le cadre de la mise en œuvre d'un Plan de déplacements d'entreprise, d'autres sont prises isolément.

Elles contribuent de plus en plus à façonner une image positive de l'entreprise.

Le covoiturage

L'enquête fédérale indique que 6,5 % des entreprises concernées organisent un covoiturage : il s'agit en général de l'adhésion à une base de données favorisant les appariements. 2 % réservent des places de parking aux covoitureurs et proposent l'assurance retour à domicile des covoitureurs en cas de défaillance du conducteur. Cette dernière mesure peine toutefois à trouver place au sein des entreprises, or elle est essentielle et l'expérience montre qu'elle n'est pas très coûteuse car il est finalement rare que les covoitureurs doivent y faire appel.

Comment faire ?

L'organisation du covoiturage au sein de l'entreprise nécessite :

- d'effectuer un sondage auprès des travailleurs pour mesurer leur intérêt ;
- d'établir une liste des itinéraires parcourus par les travailleurs ;
- d'organiser une coordination interne à l'entreprise ;
- idéalement de favoriser le covoiturage en réseaux afin d'augmenter les possibilités d'appariements ;
- et la mise en place d'un système de garantie de retour, au cas où le chauffeur d'une équipe de covoiturage est dans l'impossibilité d'assurer son trajet.



Covoiturage. Source : <http://www.cfpj-blog.org>



Carpoolplaza : calculateur des avantages écologiques et économiques du covoiturage. Source : <http://www.carpool.be>, TAXISTOP.

La création d'une base de données constitue un des volets essentiels de l'encouragement au covoiturage. L'entreprise peut réaliser elle-même cette base de données ou bien faire appel à une association qui la réalisera pour elle. Taxistop, en particulier via le site Internet « [carpoolplaza.be](http://www.carpoolplaza.be) » propose ce type de service aux entreprises.

Quelle indemnisation des covoitureurs et des entreprises ?

Les covoitureurs peuvent percevoir une indemnisation pour leur trajet domicile-travail comme les autosolistes. Ce montant mensuel, en complément au salaire, est considéré comme revenu et est donc soumis à l'impôt. Si l'entreprise met en place un règlement interne de covoiturage, que les covoitureurs remplissent une déclaration sur l'honneur et qu'une adaptation de l'édition des fiches de paie est faite, alors le covoiturage est considéré comme du transport collectif organisé. Cela est donc repris sur la fiche fiscale en fin d'année. Le covoitureur inscrit (passager ou conducteur) a alors le choix entre la déduction forfaitaire correspondant au prix d'un abonnement de train 1^{ère} classe pour une distance équivalente entre le domicile et le lieu de travail ou faire la preuve des frais soit 0,15 €/km fois le nombre de km parcourus sur l'année. Afin de déterminer le meilleur système fiscal selon les cas, Taxistop a développé sur son site [carpoolplaza](http://www.carpoolplaza.be) un calculateur (avantage économique, fiscal et écologique)¹.

¹ <http://www.carpool.be/rcommon/fr/2calculator.htm>.





Essai de vélo électrique. Source : Luc Tonon.

A vélo

L'utilisation du vélo pour les déplacements domicile-travail a tout son sens pour des distances qui ne dépassent pas 5 km : comme mode de déplacement principal ou en complément à un mode de transport collectif comme le train : pour se rendre à la gare depuis son domicile, pour terminer le voyage vers son lieu de travail, voire pour ces deux trajets.

Un certain nombre de conditions doivent être remplies pour que ce mode de déplacement soit attractif. Elles concernent la sécurisation des itinéraires cyclables en direction de l'entreprise et la mise en place d'un minimum d'équipements sur le lieu de travail : des parkings vélos, des vestiaires et des douches. En outre, des incitants financiers sont porteurs de motivations de changements.

La mise à disposition d'abris vélos et de sanitaires constitue une mesure nécessaire pour favoriser l'usage de ce mode de déplacement. Les abris couverts concernent en moyenne 40 % des entreprises concernées par l'enquête fédérale, avec 49,2 % en Flandre, 17,5 % en Wallonie et 34,8 % à Bruxelles. En ce qui concerne leur sécurisation, la mise à disposition de douches ou de vestiaires, les chiffres tournent autour de 28 % en moyenne avec des répartitions similaires entre les différentes régions.

Quelles mesures fiscales en faveur des cyclistes et des employeurs

Depuis le printemps 2009 de nouvelles mesures fiscales ont été prises afin d'encourager les déplacements domicile-travail, réalisés en tout ou en partie à vélo.

Ainsi, l'indemnité kilométrique exonérée, pour les travailleurs qui se rendent au travail à vélo, est passée de 0,15 à 0,20 €/km et est désormais indexée. La distance prise en compte n'est pas plafonnée. En outre, ces déplacements effectués à vélo peuvent être déduits au titre de frais professionnels réels, à concurrence du même montant. L'indemnité concerne les déplacements du domicile au lieu de travail ou une partie de ceux-ci, par exemple du domicile à la gare ou à un point de rendez-vous à partir duquel le trajet se poursuit en covoiturage.

L'indemnité kilométrique est totalement déductible pour l'employeur. Quoique de plus en plus répandue, elle n'est toutefois pas encore obligatoire. L'enquête fédérale indique que 48 % des entreprises concernées offrent l'indemnité kilométrique en cas d'utilisation du vélo. Ce pourcentage est réparti à peu près également sur les 3 régions. Elle montre également que le nombre de travailleurs se rendant à vélo au travail augmente de plus de 50% dès le moment où l'employeur accorde l'indemnité kilométrique : un chiffre qui doit toujours être placé en regard de l'accessibilité cyclable du site de l'entreprise.

Un autre avantage exonéré dans le chef du travailleur concerne la mise à disposition par l'entreprise d'une bicyclette ou « vélo de société », y compris les frais y relatifs : accessoires, frais d'entretien et frais de garage. Son usage à des fins privées est exonéré également, pour autant bien sûr que la bicyclette soit utilisée pour les déplacements domicile-travail. Il ne s'agit donc plus d'un avantage en nature. Cette mesure est en outre cumulable avec l'exonération fiscale de l'indemnité kilométrique.

L'employeur bénéficie d'une déduction fiscale majorée (120 %) pour des frais qui sont de nature à favoriser l'usage du vélo vers l'entreprise, en vue d'acquies, de construire ou de transformer un bien ou un local de manière à permettre d'y ranger les vélos durant les heures de travail, d'y réaliser des vestiaires et des sanitaires (avec ou sans douches), couvrant les frais d'acquisition, d'entretien et de réparation des bicyclettes mises à la disposition des membres du personnel.



Source : <http://www.swissflyer.fr>.



Projet «Bike to work». Source : Colruyt.

■ « Bike to work » à Bruxelles

... est une initiative du Gracq – les cyclistes quotidiens et du Fietsersbond, en faveur du développement du vélo en entreprise : Il s'agit d'un programme de soutien permanent, qui vise à inciter un maximum de citoyens à utiliser le vélo pour aller travailler, éventuellement en complément d'un autre moyen de transport (train / bus / voiture). Chacun se fixe un objectif : modeste ou ambitieux.

Bike to Work s'adresse également aux entreprises. Celles-ci permettent à leurs collaborateurs de cumuler des points vélo qui peuvent être échangés contre des bons de réduction. De plus, une fois par an, un concours est mis sur pied : des équipes de cyclistes se forment dans les entreprises et en défient d'autres, durant un mois. Esprit d'équipe, compétition, possibilité de gagner un merveilleux prix, mais surtout plaisir !

Bike to Work fait partie du projet européen LifeCycle.

Contact : <http://www.biketowork.be>.

■ Le projet «Bike to work» chez Colruyt

En 2008, le Groupe Colruyt, a remis le 1000^{ème} vélo d'entreprise à l'une de ses employées. Depuis mai 2007, les travailleurs du Groupe Colruyt ont droit à un vélo de qualité et à un équipement de cycliste gratuits s'ils s'engagent à se rendre au travail à vélo au minimum 4 jours par semaine. Ce projet de mobilité a d'emblée rencontré un franc succès. Le nombre de personnes effectuant le trajet domicile-travail à vélo a presque doublé.

Dès avant le début du projet «Bike to work», les personnes qui se rendaient à vélo au travail se voyaient octroyer une indemnité vélo. Celle-ci est encore valable, ce qui offre aux participants à «Bike to work» un avantage supplémentaire. Et les travailleurs de l'entreprise faisant la navette en train jusqu'aux services centraux de Hal disposent de vélos gratuits pour effectuer le trajet gare-travail.

Entretemps, ils sont 1800 à avoir choisi ce système. Le nombre de travailleurs habitant à moins de 10 km de leur lieu de travail et effectuant le trajet à vélo a considérablement augmenté, passant de 8 à 14 %.

Outre «Bike to work», le Groupe Colruyt a mis sur pied d'autres projets de mobilité. Par exemple, les participants au projet scooter peuvent en acquérir un à des conditions avantageuses. Et une banque de données interne pour le covoiturage aide les collaborateurs à trouver des collègues avec lesquels se rendre en voiture au travail.



Site internet «Bike to work». Source : GRACQ <http://www.biketowork.be>.

Des actions d'information, de sensibilisation, de formation à la conduite du vélo en ville, des possibilités

d'achats groupés ... contribuent également à rendre l'utilisation du vélo plus attractive.





avril 2010

La CeMathèque_n°29

Source : SXC.

En transport en commun

L'utilisation des transports en commun suppose une fréquence suffisante, le cas échéant de bonnes correspondances, des horaires compatibles avec les horaires de travail, une distance aux arrêts raisonnable (10 – 15 minutes de marche maximum) et un cheminement sécurisé.

Quelles mesures fiscales en faveur des travailleurs et des employeurs

La loi prévoit un minimum légal d'intervention obligatoire dans les coûts de déplacement des travailleurs qui utilisent les transports en commun pour leurs trajets domicile-travail. Celui-ci est fixé à environ 75 %, quel que soit le mode de transport en commun utilisé, calculé sur la base du coût d'un abonnement SNCB.

Une extension de ces dispositions, allant jusqu'à 100 % du prix de l'abonnement, est totalement déductible fiscalement pour l'employeur et totalement exonérée pour le travailleur, même sans abonnement ou dans le cadre d'une utilisation irrégulière.

Dans les administrations fédérales et régionales, le personnel bénéficie d'une prise en charge à 100 % de ses frais en transport en commun.

La convention « tiers-payant »

Le nouvel accord social interprofessionnel relatif au secteur privé prévoit, notamment, de nouvelles dispositions légales en matière d'interventions patronales sur le prix des cartes train. Avec effet au 1^{er} février 2009¹, celles-ci se situent désormais entre 72 et 78 % du prix des cartes train, au lieu des 58 à 64 % prévus antérieurement.

Cela signifie un nouvel effort pécuniaire demandé aux entreprises, pouvant toutefois être comprimé sensiblement, tout en rendant les déplacements domicile-travail de leurs collaborateurs entièrement gratuits. Avec la convention tiers payant 80/20 proposée par la SNCB, si l'employeur porte son intervention à 80 % du prix des cartes train, la SNCB s'engage à prendre en charge provisoirement les 20 % restants, de sorte que les travailleurs qui se déplacent en train n'aient plus rien à payer.

Dans le cadre de cette convention, les interventions patronales bénéficient de l'exonération fiscale totale, la TVA est récupérable et l'employeur peut opter pour des cartes train annuelles, dont le prix est égal à dix fois celui de la carte train mensuelle. Au final, en conjuguant ces trois éléments, l'effort financier réel se

¹ Moniteur belge du 15 avril 2009.

Cette formule est possible également avec la STIB, le TEC et De Lijn.

Sur une base volontaire, certaines entreprises peuvent organiser tout ou partie du transport domicile-travail de leur personnel, lorsqu'aucune alternative TEC ou SNCB ne permet d'assurer une liaison efficace. Ceci peut comprendre le trajet entre le travail et le domicile, une gare, un arrêt de transport en commun, ou tout lieu convenu de rassemblement. L'entreprise effectue dans ce cas ce que l'on appelle un «Transport collectif (TCO) organisé par l'employeur».



Source : SPW.

■ Ferrero

D'après l'enquête fédérale, ce système concerne 5 % des entreprises de plus de 100 personnes. Elles ont un profil spécifique : travail en équipe dans des secteurs comme la chimie, l'industrie automobile ... et bénéficient d'une mauvaise desserte en transport collectif.

Les mesures fiscales y relatives sont intéressantes puisque l'employeur peut déduire 120% des frais engagés pour la mise en place, l'achat et la gestion du système.



Source : <http://grand-sud-navettes.com>.

■ Liège X a déménagé

Le système mis en place par La Poste concerne 31 déplacements de navette par jour et par sens, quel que 16 000 km par mois, 10 véhicules de 8 places avec chauffeur, plus de 130 utilisateurs quotidiens, sans compter deux autocars traditionnels de 52 places affrétés chaque jour. Il relie son nouveau centre de tri d'Awans à la gare des Guillemins et facilite ainsi les déplacements domicile – lieu de travail des 700 membres de son personnel aux heures spécifiques à l'entreprise (la majeure partie du personnel travaille entre 14 et 22 heures). Certaines navettes modifient leur itinéraire pour assurer une desserte de la gare d'Ans.

Les demandes sont traitées au cas par cas. La fréquentation des navettes est en constante augmentation depuis leur mise en service. Pratiquement, chaque jour, une liste des utilisateurs est établie et remise aux différents chauffeurs. Deux types de dessertes sont assurées : les unes à heures fixes et les autres à la demande. La navette privée permet de relier le site à la gare en une vingtaine de minutes.



avril 2010

La CeMathèque_n°29

Navette Créalys. Source : ICEDD.

■ La navette Créalys

Consécutivement au Plan de mobilité de la zone d'activités, réalisé avec la collaboration du Bureau économique de la Province de Namur, le parc scientifique Créalys a mis en place une navette de 8 places avec la gare de Namur (13 km), via son club d'entreprises Idéalys. Celle-ci effectue deux trajets quotidiens dans chaque sens. Le coût pour les membres d'Idéalys des « Pass park » est de 3,50 € par trajet A-R, 32 € pour 20 trajets. Pour les non membres, le coût est de 4,50 € par trajet A-R, 42 € pour 20 trajets. Une autre navette est envisagée vers la gare de Gemboux.

La fréquentation a permis d'atteindre et même de dépasser le seuil de rentabilité de la navette.

Les entreprises décident qui prend les coûts en charge et restent libres de la gestion ces « Pass Park » avec leur personnel intéressé par ce système de transport collectif. Elles récoltent ceux-ci lorsqu'ils sont remplis et compostés puis les retournent à Idéalys, qui effectue des statistiques précises de l'utilisation du système.



En fonction du contexte local, des partenariats sont possibles entre les entreprises ou groupes d'entreprises (parcs d'activités économiques), et les sociétés de transport en commun. Des expériences pilotes sont menées pour tester la pertinence de la mesure. D'autres exemples sont évoqués plus loin dans cette publication. Il serait intéressant de réexaminer la problématique de la desserte des parcs d'activités économiques en regard de leur desserte par le TEC, d'un éventuel seuil critique à partir duquel celle-ci pourrait être considérée dans le cadre de sa mission de service public.

Les «pools-cars»

Ce sont des voitures de service qui sont mises à la disposition du personnel pour leurs déplacements professionnels. Ce système permet aux travailleurs de

réaliser leurs déplacements domicile-travail avec un autre moyen de transport que la voiture individuelle. Rien n'empêche également les personnes qui ont une réunion tôt le matin de reprendre cette voiture le soir. Un système de réservation doit être mis en place. Ce système est idéal pour les personnes qui ont des déplacements professionnels réguliers mais pas de manière quotidienne.

Si la desserte multimodale est de mauvaise qualité, l'amélioration des transports collectifs en général constitue une mesure sine qua non, ceux-ci étant soutenus par des mesures informatives et incitatives. En effet, il n'y a pas de changement si des alternatives efficaces n'existent pas et ne sont pas mises en place. Plusieurs formules ou partenariats sont également envisageables en relation directe avec le contexte local.



Navette d'entreprise et véhicule de service. Sources : Solaribus, Vanpool.

■ Vinçotte

... (1.300 collaborateurs) a décidé en 2001 de centraliser ses activités administratives vers un seul siège d'exploitation dans le Parc Scientifique «Créalys» (province de Namur) pour la Wallonie. Le transfert du personnel liégeois posant des problèmes pour l'équipe administrative, majoritairement féminine, résidant souvent dans les proches alentours de leur ancienne implantation professionnelle, un groupe de travail s'est constitué, réunissant le personnel concerné, les représentants syndicaux et la direction. Les analyses, hypothèses et solutions classiques ayant été inventoriées et éprouvées : covoiturage, location de bus, engagement partiel d'un chauffeur, organisation mixte entre deux ou

plusieurs entreprises, regroupement entre parcs d'activités économiques, c'est finalement la mise en place d'une navette spécifique à l'entreprise avec un «VW Transporteur» 8+1 p qui fut proposée et prise en leasing par l'employeur.

Les points positifs ressentis par le personnel sont : la qualité du trajet améliorée par le confort et la fiabilité (assurance d'un suivi mécanique ...), sa sécurisation : véhicule plus puissant, plus surélevé et mieux équipé que leur voiture privée, l'atmosphère conviviale et détendue durant le trajet, le renforcement de la cohésion de l'équipe. L'exigence d'organisation des horaires n'est pas plus contraignante qu'avec un transport public.



Le carsharing

Le «carsharing» peut également satisfaire les travailleurs qui ont besoin d'un véhicule pour effectuer des déplacements professionnels. Lorsqu'une entreprise a signé un contrat avec la société Cambio, qui propose ce service en Belgique, celle-ci s'occupe de la gestion des véhicules. Les réservations peuvent être prises jusqu'à une heure à l'avance. Il suffit de s'abonner au système et la réservation se fait en ligne. Ce système se développe peu à peu en Belgique. Il connaît un succès certain à Bruxelles qui dispose aujourd'hui de stations dans toutes les communes. Plusieurs villes wallonnes ont aussi souscrit à ce système.

La STIB, le TEC, De Lijn et la SNCB sont actionnaires de Cambio qu'ils considèrent comme un partenaire à part entière de leur offre de transport. Toutefois, des formules tarifaires combinées entre les sociétés de transport en commun et Cambio ne sont pas encore concrétisées.

Le stationnement à l'intérieur de l'entreprise

Les statistiques montrent bien l'impact de l'existence de parkings gratuits dans ou à proximité directe de l'entreprise sur le choix modal. Ainsi, l'enquête fédérale indique que dans les entreprises où il y a plus de places de stationnement que de travailleurs, la part modale moyenne de la voiture passe de 68 % à 80 %. Le coût du stationnement joue également un rôle essentiel dans le choix modal. Ces chiffres sont cependant toujours à nuancer en fonction du contexte local.

Le parking représente par ailleurs un coût important pour l'entreprise ou pour les collectivités. En effet, le prix moyen d'une place de stationnement est estimé, hors terrain, entre 3 000 € (parking en surface) et 15 000 € (parking en ouvrage) auxquels il faut ajouter les frais d'entretien et les taxes.

De nombreuses mesures sont imaginables. Elles doivent être en relation directe avec le contexte spécifique de l'entreprise concernée, c'est-à-dire l'existence d'alternatives réalistes et attractives à l'utilisation de la voiture : attribution des places de stationnement en fonction de l'accessibilité depuis le domicile des travailleurs, de la pratique du covoiturage, gestion de la capacité, parkings rendus payants, parkings disponibles un certain nombre de jours par an ...

Et La voiture de société ?

Fortement décriée pour sa contribution à une explosion du nombre de voitures et du nombre de kilomètres parcourus, qu'en est-il exactement ? La voiture de société représente environ 6 % du parc de véhicules. Elle parcourt en moyenne 32 500 km/an¹, déplacements professionnels compris. Le kilométrage moyen d'une voiture se situe quant à lui autour de 15 000 km/an : toutes catégories de conducteurs confondues : population active, non active ...

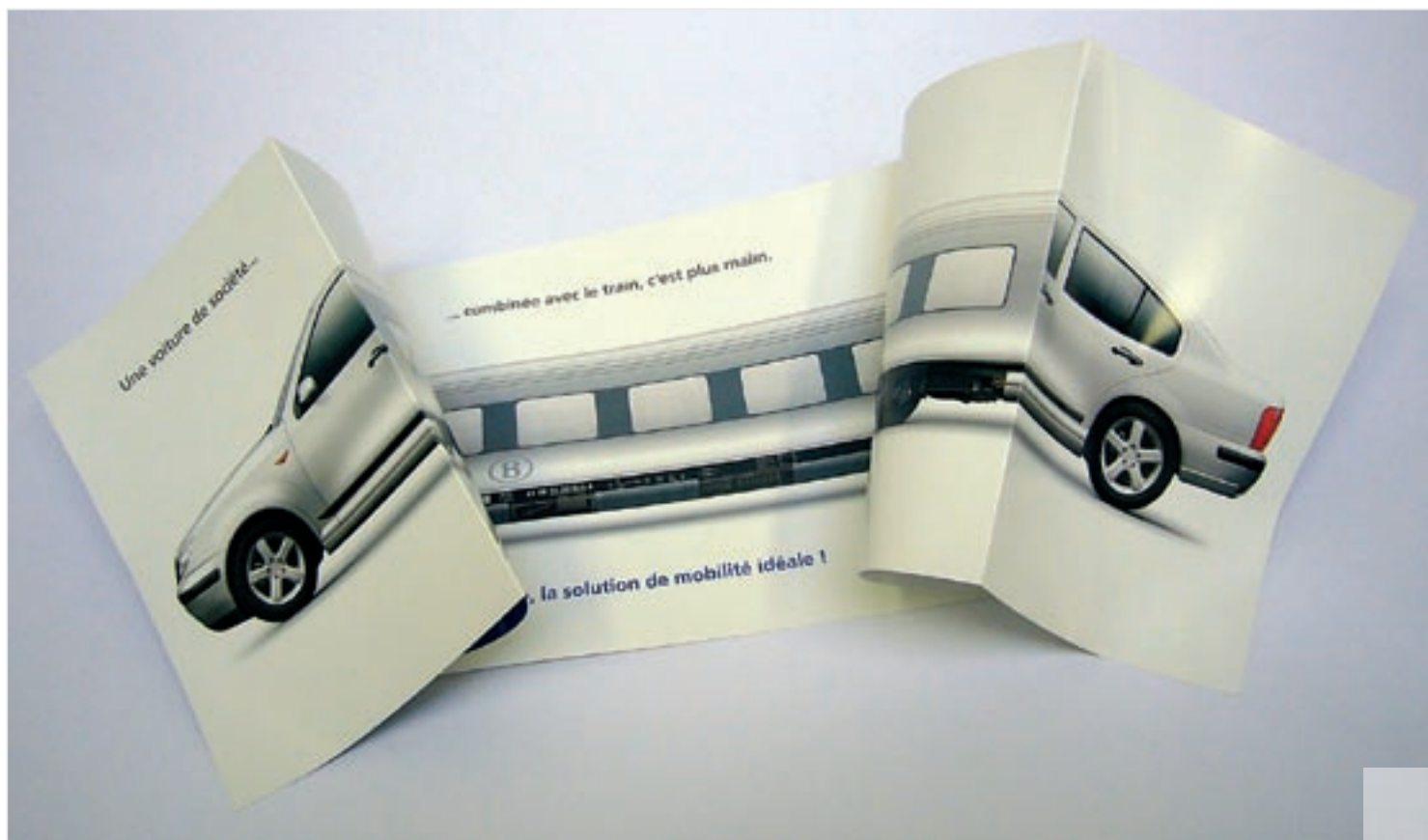
Pour limiter l'usage du véhicule de société et en encourager une utilisation plus rationnelle, les sociétés de leasing de voitures commencent à proposer des formules qui combinent par exemple l'usage de la voiture et du train.

C'est ainsi qu'ING Car-lease propose les formules « Car+... ». Des tickets de train sont placés dans la boîte à gants, permettant ainsi de se rendre à un rendez-vous proche d'une gare. Athlon Car-lease propose lui un vélo pliant dans son contrat de leasing.

¹ Source : Etude Promoco : Mobilité professionnelle et voitures de société. Pour le compte de la Politique scientifique fédérale.



Station Cambio. Source : Cambio.



Dépliant de promotion de la solution Railease. Source : SNCB Mobility.

■ Railease

La SNCB Mobility propose aux entreprises une solution permettant de combiner voiture de société et train. En fonction de sa destination, chaque utilisateur peut choisir quand il prend sa voiture ou quand il est plus pertinent de prendre le train. Par exemple, pour un rendez-vous, une réunion, un séminaire à Bruxelles, le train peut s'avérer plus performant que la voiture, évitant embouteillages et problèmes de stationnement. De plus, le temps de parcours peut être valorisé pour préparer une réunion, mettre la dernière main à une présentation, ou tout simplement se détendre.

Pour le dirigeant d'entreprise, Railease peut être synonyme de valeur ajoutée. Au niveau des coûts, remplacer la voiture par le train engendre une diminution des frais de leasing et de carburant : 60 voyages en train diminuent le kilométrage annuel de 7.000 kilomètres, en moyenne. Sur le plan de l'image de l'entreprise, l'employeur qui opte pour Railease ajoute un impact positif : il n'offre plus seulement une solution « voiture », mais une solution « mobilité », novatrice, écologique et constructive en matière de transfert modal.

Concrètement, Railease se compose d'une carte mère, valable dix ans, au nom de la société, et de une, deux ou trois cartes de vingt jours de voyage valables 1 an en 1^{ère} ou 2^{ème} classe (chacune des vingt dates disponibles correspond à un libre parcours d'une journée sur le réseau belge, le nombre de trajets pendant cette journée étant illimité). L'entreprise dispose d'une carte mère par voiture de société, et ce, pour tout ou partie du parc automobile. Les cartes de voyages ne sont pas nominatives et peuvent donc être partagées entre plusieurs utilisateurs, pour autant que chacun d'eux possède une carte mère.

Le prix du Railease est aisément amorti, compte tenu des économies réalisées grâce à la réduction du kilométrage leasing annuel.

Railease est commercialisé depuis septembre 2008. Plusieurs entreprises ont déjà adhéré au concept ainsi que des sociétés de leasing qui incluent Railease dans leur offre. A l'automne 2009 : 1390 Railease ont été émis.

De son côté, au niveau fédéral, la déductibilité fiscale des véhicules de société est directement aujourd'hui liée au taux d'émission de CO₂ de chaque véhicule.

Certaines entreprises ont décidé de récompenser les travailleurs qui optent pour des voitures plus petites, émettant moins de CO₂, et une réduction de leur consommation, en leur allouant une somme qui peut être utilisée pour l'achat de cartes, d'abonnements aux transports en commun, de vélos, ...



> 8. Quelle prise en compte par les communes et par les Régions ?

La problématique des déplacements domicile-travail est prise en compte, indirectement, dans l'outil de planification de la mobilité communale, à savoir le Plan communal de mobilité, à travers diverses mesures d'aménagement, et bien sûr dans le cadre de la desserte en transport en commun.

Le Plan communal de mobilité

Il s'agit de l'outil qui permet à une commune de déterminer sa vision et les moyens à mettre en œuvre de manière à : « organiser et améliorer l'accessibilité aux lieux de vie et d'activités, tant pour les personnes que pour les marchandises, dans un souci de développement durable ».

La problématique des déplacements domicile-travail est une donnée essentielle à prendre en compte lors de l'élaboration d'un Plan communal ou intercommunal de mobilité, en particulier à travers les grands générateurs de trafic. Les entreprises d'une certaine taille, les hôpitaux, les établissements d'enseignement, les parcs d'activités économiques génèrent des déplacements et un trafic qui sont le plus souvent déterminants au niveau d'un quartier, voire d'une commune, et constituent donc des éléments essentiels au niveau du diagnostic communal ou intercommunal. C'est ainsi que dans le cadre de l'élaboration du PCM, ils sont identifiés, localisés et caractérisés, pour être intégrés ensuite dans la recherche de solutions permettant de rencontrer des objectifs de mobilité durable et de proposer des mesures satisfaisant les attentes de chacun.

L'outil PCM ou PICM se situe du côté de l'offre de transport. En effet, la politique communale en matière de mobilité a un impact non négligeable sur la mobilité des travailleurs, via la politique de stationnement, l'offre d'infrastructures cyclables, la qualité et la sécurité des cheminements piétons, la création de bandes bus ... A cette offre, qui concerne plus précisément la qualité technique des infrastructures et le partage de l'espace public, il faut ajouter l'offre en transport en commun, partagée entre la desserte ferroviaire de la SNCB et la desserte routière via les TEC.

Dans toute cette approche, la participation des acteurs est essentielle. Dans les cas où les entreprises sont particulièrement concernées, sensibilisation, information et concertation peuvent se révéler essentielles afin de capter toutes les données utiles et de développer, le cas échéant, une dynamique entre la commune et les entreprises, voire des partenariats. Quoique davantage axés sur des problématiques urbaines, certains contextes bien spécifiques nécessitent d'aller plus loin et de confronter davantage les besoins de chacun. Il faudrait donc être davantage proactif par rapport aux attentes et aux contraintes de ces générateurs de trafic.

Le diagnostic de l'offre de déplacements

Le diagnostic porte sur une série de thématiques : les données socio-économiques, les infrastructures, l'insécurité routière objective et subjective, le transport en commun, les déplacements à vélo, les déplacements piétons et l'accessibilité pour les PMR, le stationnement, la mobilité scolaire, le transport de marchandises, enfin les projets d'infrastructures et d'aménagement du territoire.

La plupart de ces thématiques intéressent directement les déplacements domicile-travail. En effet, c'est la totalité du trajet du travailleur qui est concernée, depuis son point de départ (son logement) jusqu'à son point d'arrivée (son lieu de travail) sans oublier les différentes étapes de son trajet.

Pour ne citer qu'un exemple, la problématique du stationnement, souvent considérée dans les PCM en regard de la nécessité d'encourager une rotation suffisante dans les zones commerciales, peut dans certains cas se révéler être une problématique cruciale dans la gestion des déplacements domicile-travail.

Les objectifs et les mesures de mise en oeuvre

Le PCM définit les objectifs à atteindre en matière de déplacements des personnes et des marchandises et en matière d'accessibilité pour chacun des modes de déplacement, ainsi que les priorités à assurer dans leur traduction concrète, sur le terrain. La définition des objectifs a inmanquablement des conséquences sur les déplacements domicile-travail.

Les mesures et recommandations visent notamment : la hiérarchisation et la catégorisation du réseau routier, la complémentarité entre les modes de déplacement, ceci tant pour le déplacement des personnes que pour le transport des marchandises, le développement des modes de déplacement alternatifs à la voiture : piéton, cycliste et transport en commun, l'amélioration de la sécurité routière, l'amélioration des déplacements des personnes à mobilité réduite, la qualité du cadre de vie, l'aménagement du territoire considéré afin de limiter ou d'optimiser le volume global de déplacements.

Ainsi, chaque PCM comporte différents chapitres et planches synthétiques proposant des solutions rencontrant les objectifs en regard de ces problématiques. Ensuite, un ensemble de fiches-actions permet d'identifier les interventions à mettre en œuvre concrètement sur le terrain pour répondre aux objectifs généraux et aux objectifs opérationnels qui découlent du PCM. Des priorités ainsi qu'un ordre logique d'intervention sont déterminés et traduits dans un planning de mise en œuvre à court, à moyen et à long termes.

Des mesures de gestion du stationnement en centre-ville par exemple, limitant le stationnement de longue durée et compensant cette mesure par la création de parcs-relais avec des navettes bus sont de nature à modifier les comportements des travailleurs. La décision de créer, d'aménager et de sécuriser des itinéraires cyclables vers les grands pôles d'activité va dans le même sens.

Mesures d'aménagement

Qu'ils soient ou non la traduction de mesures inscrites dans un PCM, divers projets ou initiatives, de nature à influencer les choix modaux en matière de déplacements domicile-travail, peuvent être menés par la Région ou par la commune.

Des parkings publics de covoiturage

Ce type d'infrastructure, du ressort des régions ou des communes, est encore marginal en Wallonie. On constate toutefois, en plusieurs lieux précis, des véhicules en stationnement, constituant ainsi des parkings de covoiturage improvisés. Ces points de rendez-vous sont souvent situés le long des routes rapides et des chaussées fréquentées, aux abords des carrefours et des accès autoroutiers. Ils se sont développés spontanément, entraînant parfois des situations un peu chaotiques.

Pour offrir de bonnes conditions de stationnement aux utilisateurs déjà convertis à cette pratique et pour persuader ceux qui hésitent, quelques parkings de covoiturage ont été aménagés en Wallonie et à Bruxelles. En Région wallonne, un travail de recensement des parkings spontanés est en cours. La Région de Bruxelles-Capitale va entreprendre prochainement l'aménagement de quelques parkings de transit qui sont davantage assimilables à des parcs-relais.

En Flandre, la politique en la matière est assez développée et plusieurs parkings de covoiturage ont été réalisés. Ils sont répertoriés sur carte sur un site Internet et sont accompagnés d'une fiche descriptive reprenant diverses informations utiles.

Les parcs-relais

La création de parcs-relais constitue une autre initiative prise le plus souvent par une commune, afin d'encourager les navetteurs à terminer leur trajet vers le centre-ville en transport en commun.

Dans une certaine mesure, les parkings de la SNCB peuvent être considérés comme des parcs-relais, l'objectif étant d'abandonner son véhicule et d'effectuer un trajet généralement plus long en transport en commun.

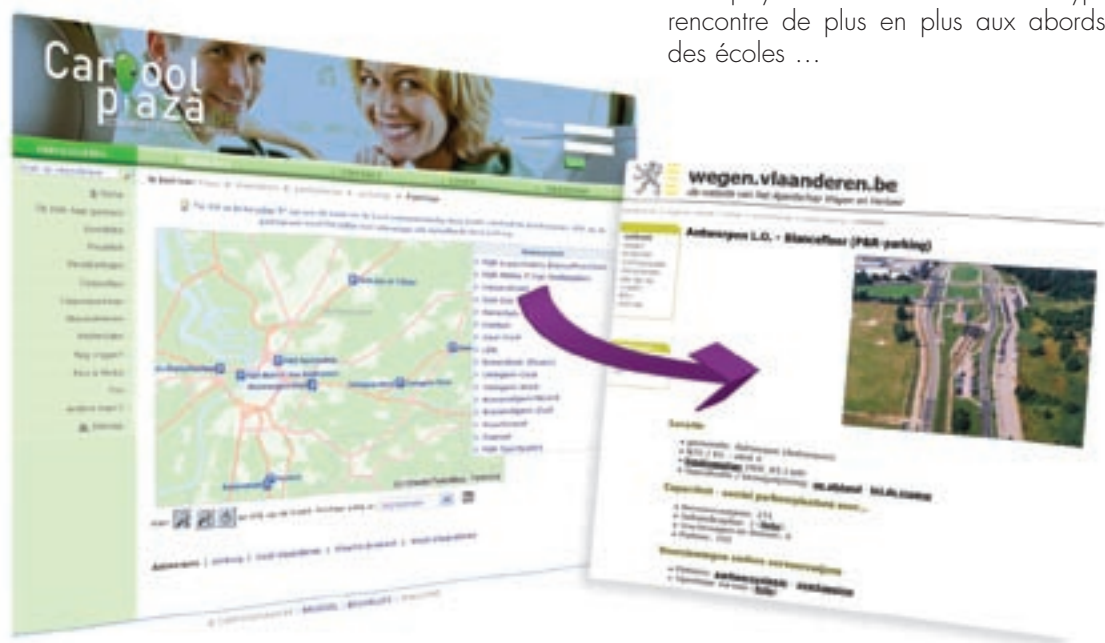
Le plan de circulation

La limitation d'accès dans certaines zones est de nature à influencer le choix modal des navetteurs.

Les mesures du PCM, dont l'amélioration de la sécurité et le confort des liaisons cyclables et piétonnes, la qualité des abris et la localisation des arrêts de transport en commun ainsi que la qualité de la desserte doivent alors offrir des alternatives attractives.

La politique de stationnement

Lorsque la capacité de stationnement de l'entreprise ne suffit pas à rencontrer la demande, c'est directement au niveau du stationnement en voirie, sur le domaine public, que celui-ci va se reporter. Cette situation peut générer des conflits entre riverains et navetteurs, qui vont amener la commune à instaurer un système limitant l'autorisation de stationnement aux riverains avec un système de cartes de stationnement, et instaurant un système de stationnement de courte durée : stationnement payant ou zones bleues. Ce type de mesure se rencontre de plus en plus aux abords des hôpitaux, des écoles ...





avril 2010

La CeMathèque_n°29

■ A Sambreville

... dans le cadre de la mise en œuvre de son PCM, un projet d'aménagement de deux ronds-points a été réalisé par le SPW de façon à sécuriser et à fluidifier les échanges au niveau de l'échangeur n°14 entre l'autoroute E42 et la N98. Principal axe de collecte vers l'autoroute, la N98 draine une circulation importante et de nombreuses voitures stationnaient pour de longues périodes à proximité de l'échangeur. C'est pourquoi, un parking de covoiturage (40 emplacements avec possibilité d'extension) a été incorporé au projet et rencontre un succès certain.

Parking de covoiturage à Sambreville (en haut) et parc-relais Saint-Nicolas à Namur. Sources : SPW, ICEDD.

■ A Namur

... le parc-relais Saint-Nicolas a déjà une longue histoire. Evoqué dans les études de circulation de 1994, il a été confirmé dans le Plan communal de mobilité et a vu sa concrétisation et sa mise en service en 2003. Malgré une excellente campagne de communication, le démarrage fut difficile. Aujourd'hui, il bénéficie d'un nouvel essor grâce à la mise en œuvre d'une politique de stationnement de longue durée plus restrictive en centre-ville. Le parc-relais Namur Expo, inauguré en mai 2005, complète l'offre proposée à l'entrée Ouest de l'agglomération et est géré de la même manière que le parc-relais de Saint-Nicolas. Il vise essentiellement les travailleurs qui, après avoir garé leur véhicule, souhaitent gagner le centre-ville.

La Ville a réalisé une étude de faisabilité pour la réalisation de nouveaux parkings-relais sur son territoire et s'apprête à en construire à Bouge, à Erpent et à Belgrade.

■ Les points de mobilité en Flandre

En 2003 le premier centre de coordination des transports de Belgique a été créé pour le compte de la Province de Limbourg. Les tâches du « Mobidesk » sont variées : soutien aux entreprises qui travaillent à la mobilité durable, renforcement de l'information aux entreprises et aux travailleurs en matière de modes de transport alternatifs ...

En 2005, De Lijn a décidé de mettre sur pied une Centrale de Mobilité à Anvers. La centrale a pour objectif principal de diffuser des informations sur l'accessibilité de la ville au grand public, aux entreprises, aux écoles, aux commerçants etc., ce rôle étant tout particulièrement crucial pendant les travaux d'infrastructures à Anvers.

Exemple de mesure de promotion pour une « mobilité durable » en entreprise : mise à disposition du personnel soignant de 165 vélos à l'hôpital Jessa. Source : <http://www.jessazh.be>.

Logotype du projet « Mobidesk ». Source : <http://www.mobidesklimburg.be>



La CeMathèque n°29 avril 2010

Mesures d'information et de sensibilisation

Création d'une centrale de mobilité publique

Le dernier contrat de gestion confie aux TEC la mission de manager de la mobilité. Ce rôle sera rempli via leurs « maisons de la mobilité ». Il s'agit d'un tout nouveau métier auquel ils se préparent en formant leurs guichetiers à un rôle d'information multimodale aux usagers et en proposant des bornes d'information interactives. Les TEC développent ainsi des partenariats avec les associations chargées de promouvoir les autres modes de transport alternatifs à la voiture : le vélo, la voiture partagée, le covoiturage ...

Des campagnes pour encourager de nouveaux comportements

Des campagnes de sensibilisation et d'information peuvent être organisées à l'initiative des régions et des communes. La Semaine de la Mobilité, qui se déroule du 16 au 22 septembre dans toute l'Europe, prévoit en Région wallonne des actions de sensibilisation qui ciblent le personnel des entreprises. Elles sont généralement organisées avec le concours des cellules mobilité de l'Union Wallonne des Entreprises, des syndicats CSC et FGTEB, et l'appui de la Direction de la Planification de la Mobilité du SPW.

Des partenariats

Régions, communes, sociétés de transport en commun, entreprises

Différents partenariats sont envisageables entre la région, une commune, une entreprise ou un parc d'activités économiques. Ils peuvent prendre des formes variées : promotion, encadrement, service, voire aide financière.

Ces aspects ont été évoqués dans ce document à travers divers exemples. Citons en particulier la mise sur pied de navettes qui reçoivent une subvention limitée dans le temps, durant la phase de démarrage, dans le cadre de la mise en œuvre d'un Plan de déplacements d'entreprise ou d'un Plan de mobilité d'une zone d'activités économiques.

La mise à disposition de l'outil d'enquête de diagnostic de la Région wallonne constitue une autre forme de partenariat, il s'agit alors d'un préalable à l'action et à la mise en place de mesures.

■ Le projet « Friday bikeday »

Cette initiative de la Région de Bruxelles-Capitale invite employeurs et personnel à promouvoir les déplacements à vélo en jouant sur un changement d'habitude progressif, puisque le principe est d'encourager l'utilisation du vélo le vendredi. Elle concerne aujourd'hui plus de 70 entreprises et environ 3000 travailleurs participent à l'initiative. Un projet particulièrement sympathique !

En 2007, en juillet, août et septembre, puis en 2008 et 2009, durant 6 mois (de début mai à fin octobre), Dexia Banque a participé à ce projet et a offert le petit-déjeuner (pendant le temps de travail) au personnel venant le vendredi à vélo. 287 cyclistes de Dexia Banque, employés à Bruxelles, ont participé à ces vendredis en venant au travail à vélo. Notons cependant un phénomène particulier, près d'un tiers de ces cyclistes sont des abonnés aux transports en commun venant d'assez loin (plus de 20 km, voire jusqu'à 50 km, et même 151 km pour l'un d'entre eux !) soit une moyenne générale par trajet de 19,2 km, ce qui est énorme. 49 étaient des automobilistes. En 2009, à travers le concours «Bike to Work» par équipe qui s'est déroulé en septembre, Dexia Banque a motivé grâce à un concours interne 77 automobilistes à essayer le vélo pendant un mois.

■ Lors de la Journée européenne sans voiture,

... les grandes entreprises ayant introduit un Plan de déplacements ont été invitées à encourager leur personnel à tester une autre mobilité. En 2009, 34 entreprises ont participé à l'action.

Art & Build a motivé une équipe de 100 indépendants à se déplacer autrement. Vivaqua a entre autres organisé un concours pour octroyer des formations « A vélo dans le trafic » de Pro Vélo. La Cour des Comptes a fermé son parking. L'UZ Brussel a mis à disposition une navette-bus et des vélos pour relier la gare de Jette. 80% des travailleurs des 34 entreprises participantes à l'action ont apprécié l'événement.

Cette journée est une initiative de Bruxelles Mobilité, en partenariat avec la STIB, la SNCB, De Lijn et le TEC-Brabant-Wallon, qui ont offert la gratuité sur leurs lignes le 22 septembre aux automobilistes des entreprises participantes. Pro Velo, Taxisop, son service de covoiturage domicile-travail Carpoolplaza et les Ateliers de la rue Voot ont également proposé leurs services.

■ A Montpellier, un partenariat entre l'agglomération et les entreprises

L'Agglomération de Montpellier connaît la plus forte croissance démographique de France avec, par conséquent, une augmentation massive du nombre d'automobiles circulant sur son territoire.

Les déplacements liés au travail représentent 25 % des déplacements et se déroulent logiquement à l'heure de pointe. C'est pourquoi la communauté d'agglomération de Montpellier a mis en place des incitants pour encourager les entreprises à se lancer dans un PDE et à proposer des mesures.

Elle offre un service d'accompagnement et de conseil sur la réalisation du PDE, qu'elle délègue à la TaM (société de transport en commun de l'agglomération). Un partenariat privilégié est noué avec l'ADEME pour un soutien technique et financier (jusqu'à 50 % pour les études et 20 % pour la mise en œuvre des mesures).

Ainsi, elle propose notamment au personnel des entreprises impliquées dans un PDE une réduction du forfait transport en commun annuel. Celui-ci comprend : la libre circulation sur toutes les lignes du réseau de transport en commun, l'accès gratuit aux parkings tramway, l'abonnement Vélo magg (système de vélos en libre-service) courte durée gratuit et 25% de réduction sur l'abonnement aux voitures partagées.

Lancée en 2005, cette initiative a déjà débouché sur la signature de 55 conventions entre l'agglomération et des entreprises. Elle concerne 32 000 salariés.



> 9. Immobilité et accès à l'emploi



Covoiturage. Source : carpool-drpt.

Il est loin déjà le temps où les logements pour le personnel des usines étaient construits à proximité immédiate de celles-ci, l'objectif étant notamment de sédentariser la main-d'œuvre pour garantir la production. Quant à la maison de l'instituteur, elle jouxait l'école !

La « bonne » localisation des entreprises a également un impact non négligeable sur l'accès à l'emploi d'un certain nombre de personnes, dû à l'immobilité à laquelle celles-ci peuvent être confrontées : pas de véhicule, pas de desserte en transport en commun.

C'est une réalité : des demandeurs d'emploi peuvent être amenés à refuser un poste, faute de moyens pour s'y rendre. Participer tout simplement à un entretien d'embauche peut constituer le premier obstacle. Le manque d'accessibilité des parcs d'activités économiques est un handicap réel, trop peu pris en considération, sans oublier la localisation de certaines zones d'habitat qui constituent l'autre maillon faible de la chaîne. Il convient d'ailleurs de maintenir une distinction entre la mobilité résidentielle (ou migration permanente) et la mobilité quotidienne (ou migration alternante).

De la même manière, du côté de l'employeur, une accessibilité dédiée uniquement à la voiture peut constituer une difficulté pour recruter de nouveaux travailleurs. En outre, il arrive que l'employeur demande le permis de conduire alors que le poste à pourvoir ne le nécessite pas. En 2007, 26 % des postes vacants en Wallonie exigeaient la détention d'un permis de conduire B. Fin avril 2008, la Région wallonne comptait 237 455 demandeurs d'emploi inoccupés (DEI). Parmi ceux-ci, seuls 126 976 (soit 53 %) déclaraient être détenteurs d'un permis de conduire B ou supérieur.

Le public-cible concerné

Les femmes, les jeunes, les plus de 55 ans et, plus généralement, les peu qualifiés, sont les moins mobiles et donc les plus tributaires des possibilités d'emploi locales. Cette situation est en partie due au coût associé à la mobilité. Pour ces personnes, dont le niveau

de rémunération est peu élevé, il est vraisemblable que l'espérance de revenu supplémentaire ne suffise pas à compenser ce coût.

La capacité à envisager des déplacements, à identifier les trajets, à localiser les arrêts, à reconnaître les lieux, à assimiler les horaires nécessite des savoirs théorique et pratique qui ne sont pas nécessairement à la portée de tous et supposent, pour certains, un apprentissage.

Outre la problématique spécifique de la mobilité ou plutôt de l'immobilité, d'autres facteurs constituent également des obstacles à l'emploi, tels la garde des enfants, la santé ...

Quelles solutions ?

Des solutions se trouvent parmi l'éventail des mesures proposées dans les Plans de déplacements d'entreprises. Elles ont été évoquées dans les chapitres précédents. Parmi celles-ci, le covoiturage constitue une solution à envisager. Toutefois, proposer du covoiturage à un candidat au recrutement peut sembler parfois peu réaliste. Dans certains cas, des navettes sont mises en place par les entreprises pour compenser la mauvaise accessibilité de leur site.

Une solution à une localisation de l'entreprise peu accessible en regard du domicile du demandeur d'emploi pourra consister en un déménagement de celui-ci afin de se rapprocher de son lieu de travail ou simplement de zones mieux desservies par les transports en commun. Si cette perspective ne doit pas être écartée, il s'agit toutefois d'une démarche lourde et coûteuse. Par ailleurs, l'expérience montre que les personnes du type ouvrier non qualifié sans diplôme ont une probabilité encore plus élevée de chômage lorsqu'ils ont déménagé que s'ils restent dans leur région. Cette perspective s'explique par le rôle important du réseau relationnel et social, dont la personne dispose ou non selon le cas.



■ En Flandre

... le « Pendelfonds » (fonds destiné aux navetteurs (ou pendulaires)) est destiné à soutenir des projets de mobilité durable en faveur des déplacements domicile-travail dans les entreprises. Pour un projet de mobilité sociale, une subvention de 50% est accordée pendant maximum 4 ans, pour l'organisation de services de transports.



Logotypes : « Pendelfonds » (à gauche), « Damier » (à droite) Dispositif d'Accès à la Mobilité Immédiate pour l'Emploi en Région Rurale. Sources : <http://www.mobielvlaanderen.be/pendelfonds>, <http://www.damier.be>.

■ Damier

... le « Dispositif d'Accès à la Mobilité Immédiate pour l'Emploi en Région Rurale » a pour objectif de répondre efficacement et rapidement à des besoins parfois urgents en matière de mobilité par la mise en place de plusieurs outils.

Parmi ceux-ci, la « Job-mobile » vise à apporter une aide immédiate à des demandeurs d'emploi ou à des travailleurs qui ne disposent pas des moyens suffisants pour se déplacer vers un emploi, une formation ou vers un lieu utile pour leur projet professionnel.

Ce service est conçu pour être complémentaire à l'offre de mobilité des TEC, de la SNCB et d'autres initiatives locales de mobilité comme les taxis sociaux, les entreprises de transport de personnes, etc.

Début 2010, elle circulait sur les communes de Virton, Meix-devant-Virton, Rouvroy, Chiny, Tintigny, Florenville, Bouillon, Herbeumont, Paliseul et Bertrix.

Le principe est le suivant : la course doit être réservée 48 heures à l'avance. Le prix de celle-ci est calculé sur la base de 0.20 € /km parcouru avec l'utilisateur (la prise en charge n'est pas facturée).



> 10. Conclusion

Le propos de cette Cemathèque, de se limiter aux déplacements domicile-travail, peut sembler incomplet et réducteur, car il n'intègre pas les autres facettes que sont l'accessibilité pour les visiteurs et le transport de marchandises. Toutefois, force est de constater que faire le tour de cette question conduit déjà à s'intéresser à un très large éventail d'initiatives, de projets, d'actions et de mesures.

La problématique des déplacements domicile-travail est globale et interpelle de nombreux acteurs, à différents niveaux, depuis le travailleur, qui est le premier concerné à travers ses choix de modes de déplacement, en passant ensuite par son entreprise, par les communes, la Région et l'Etat fédéral, les sociétés de transport en commun, à travers des aspects économiques, sociaux, spatiaux et environnementaux. Elle intègre toutes les facettes de la mobilité : qualité de la desserte multimodale, sécurité d'accès, offre de stationnement.

Concertation et partenariats sont des ingrédients essentiels pour la détermination et la mise en œuvre de mesures favorables à la diversification des modes de déplacement et à des choix responsables.

Le dynamisme de tous ceux qui vont porter les projets, les actions, les initiatives qui sont de nature à petit à petit ancrer le changement est aussi indispensable.

Enfin, le volontarisme de tous les acteurs concernés est une qualité nécessaire à la réussite des projets.

Un cocktail complet, en particulier pour toute entreprise et tout citoyen qui souhaitent se positionner durablement dans l'avenir tout en misant sur la qualité de vie. Et si beaucoup reste à faire, cela bouge vraiment. Soyons d'abord proactif pour ne pas nous laisser surprendre par notre ... immobilisme.



Ouvrages / Brochures

Les chiffres clés de la Wallonie, Rapport annuel n°10. IWEPS, décembre 2009. <http://statistiques.wallonie.be>.

Diagnostic fédéral des déplacements domicile-travail 2008, SPF Mobilité et Transports, Bruxelles, 2009. http://www.mobilite.fgov.be/data/mobil/RapportWWW_2008f.pdf.

Les meilleures pratiques de mobilité pour les déplacements domicile-travail pour les entreprises et les institutions publiques, SPF Mobilité et Transports, Bruxelles, 2009. http://www.mobilite.fgov.be/data/mobil/BEST_PRACTICES_FR.pdf.

E. Lepers, P. Neri, F. Brevers, A. Bastin, J.-M. Lambotte, **Vers un développement territorial durable. Critères pour la localisation optimale des nouvelles activités**, Note de recherche n°8, août 2009, CPDT, Namur. <http://cpdt.wallonie.be>.

La mobilité : plus que jamais un défi syndical, CEPAG pour la cellule mobilité de la FGTB, 2009. <http://cepag.all2all.org/pn/apps/pnupcase/index.php?module=htmlpages&func=display&pid=124>.

Enquête mobilité pour l'emploi, Comité subrégional de l'Emploi et de la Formation de Tournai-Ath-Lessines, septembre 2008. www.cseftournai-ath-lessines.be/images/.../brochure_enquete_mobilite.pdf

Stationnement et universités, Certu, Lyon, 2008.

Le coût du déplacement des personnes, Cellule syndicale de mobilité de la CSC, 2006. http://www.csc-en-ligne.be/publications_et_documentation/dossiers/Mobilite/mobilite.asp.

Conseil en mobilité. Une nouvelle mission, un nouveau métier, Certu, Lyon, 2003.

Cémathèque n°3. La gestion de la demande de mobilité, ICEDD pour le compte de la DGO211 du SPW – réseau des CeM, Namur, février 2002.

Vers une planification intégrant usage du sol et transport, Certu et Cete, 2001.

Plans de mobilité pour les salariés. Recherche de sites et analyse des stratégies des établissements, Certu et Prédit, Lyon, 2001.

Manuel pour les Plans de déplacements d'entreprise, IBGE, Bruxelles, 2003.

Le Plan de déplacements d'entreprise : accédez à la gestion de la mobilité, UWE, Wavre. <http://www.uwe.be/mobilite-transport-logistique>.

Avis sur la mobilité géographique et interrégionale des demandeurs d'emploi, Conseil central de l'Economie, Conseil national du Travail, juillet 2008. www.ccecrb.fgov.be/txt/fr/doc08-1045.pdf.

Sites Internet

<http://mobilite.wallonie.be>: site du Département de la Planification de la mobilité du SPW. La plupart des rapports des PCM, PDE, PMZA et d'autres études complémentaires peuvent y être consultés et téléchargés.

<http://www.bruxellesmobilite.irisnet.be/partners/entreprises/plan-de-deplacement-des-entreprises>. Site de la Région de Bruxelles-Capitale consacré au Plan de déplacements d'entreprise.

<http://www.mobilitymanagement.be/index.htm>. Boîte à outils pour la réalisation d'un Plan de déplacements d'entreprise.

<http://www.epomm.org>. Plate-forme européenne de management de la mobilité.

<http://www.cambio.be>. Site de l'opérateur belge des voitures partagées.

<http://www.carpoolplaza.be>. Site belge dédié à l'organisation du covoiturage. Base de données et toutes informations utiles. Manuels sur la fiscalité du covoiturage y compris avec voiture de société.

<http://www.plan-deplacements.fr/>. Site français réalisé par l'Ademe et dédié au Plan de déplacements d'entreprise ainsi qu'au Plan de déplacements scolaires.

<http://www.provelo.org>. L'asbl Pro Velo propose ses services aux autorités, écoles, entreprises et particuliers pour promouvoir l'utilisation du vélo.

<http://www.gracq.org>. Le GRACQ - Les Cyclistes Quotidiens - est une asbl qui a pour objectif principal la promotion du vélo comme moyen de déplacement.

Contacts - cellules mobilité

Union Wallonne des Entreprises (UWE)

<http://www.uwe.be/mobilite-transport-logistique>. Activités de la cellule mobilité de l'Union wallonne des entreprises.

Centrale des syndicats chrétiens (CSC)

http://www.csc-enligne.be/publications_et_documentation/dossiers/mobilite/mobilite.asp#brochures. Activités de la cellule syndicale de mobilité de la CSC.

Fédération générale du Travail (FGTB)

<http://cepag.all2all.org/pn/apps/pnupcase/index.php?module=htmlpages&func=display&pid=116>. Activités de la cellule syndicale de mobilité de la FGTB.

Réalisation

- Dossier préparé et mis en forme par
ICEDD asbl
Boulevard Frère Orban, 4
B-5000 Namur



Coordination et rédaction

- Françoise BRADFER, ICEDD asbl

Éditeur responsable

- ir Yvon LOYAERTS
SPW - Direction générale opérationnelle Mobilité et
Voies hydrauliques
Boulevard du Nord, 8
B-5000 Namur

Comité de lecture

Philippe DEGAND, UCL
Tom DE SCHUTTER, UVCW
Jean-Luc DOSSIN, FGTB
Brigitte ERNON, SPW-DGO2
Bernadette GANY, SPW-DGO2
Bertrand IPPERSIEL, ICEDD
Benoit MINET, Taxistop
Samuël SAELENS, UWE
Dominique VAN DUYSE, SPW-DGO2
Bénédicte VELLANDE, CSC

Réseau des CeM

Bernadette GANY – Coordinatrice
SPW – Direction de la Planification de la Mobilité
Boulevard du Nord 8, B-5000 NAMUR
Tél. : 081 77 30 99 – Fax : 081 77 38 22
reseau-cem@spw.wallonie.be
<http://cem.mobilite.wallonie.be>

Centre de documentation et de diffusion en mobilité

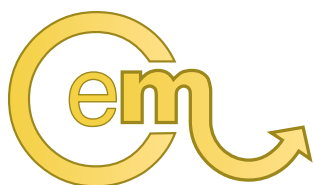
Brigitte ERNON – Gestionnaire
SPW – Direction de la Planification de la Mobilité
Boulevard du Nord 8, B-5000 NAMUR
Tél. : 081 77 31 32 – Fax : 081 77 38 22
centre-doc-mobilite@spw.wallonie.be
<http://documentation.mobilite.wallonie.be>





■ DÉJÀ PARUS DANS CETTE COLLECTION

1. Le conseiller en mobilité : contexte, rôle et outils
2. Les pièges de la mise en œuvre des plans communaux de mobilité
3. La gestion de la demande de mobilité
4. La mobilité et l'aménagement du territoire
5. Mobilité, consommation d'énergie et pollution de l'air : quels enjeux pour demain ?
6. Tous en piste pour le vélo !
7. Une réunion ? Et si on en parlait ...
8. La signalisation, aussi une question de bon sens ...
9. Les CeM à la découverte de La Rochelle
10. Le charroi agricole
11. Le stationnement : encore et toujours au coeur de la mobilité – 1. Problématique générale
12. Le stationnement : encore et toujours au coeur de la mobilité – 2. Applications et effets
13. Mobilité scolaire
14. Mobilité en zone rurale
15. L'intermodalité dans le transport des personnes
16. Mobilité en Suisse romande
17. Le transport en commun
18. Nouvelles implantations commerciales et mobilité
19. Zone 30, zone résidentielle et zone de rencontre
20. L'aménagement du territoire et l'urbanisme face à la mobilité
21. Le stationnement – 3. Besoins spécifiques
22. Mobilité douce et déplacements quotidiens
23. Des comptages. Pourquoi ? Comment ?
24. Mobilité et environnement
25. Le Plan Escargot. Un soutien financier aux communes pour favoriser les modes alternatifs de déplacement
26. Les systèmes de transport collectif structurants
27. Le Plan communal de mobilité : un état des lieux
28. Conseiller en mobilité : une formation, une fonction, un métier



DIRECTION GÉNÉRALE OPÉRATIONNELLE
DE LA MOBILITÉ ET DES VOIES HYDRAULIQUES

Boulevard du Nord 8, B-5000 Namur

<http://spw.wallonie.be> • N° Vert : 0800 11 901 (informations générales)

