



ÉTUDE DES INSTRUMENTS INFLUENÇANT LA MOBILITÉ ENGENDRÉE PAR LES GÉNÉRATEURS DE TRAFIC

Synthèse de l'étude – Janvier 2001

Étude réalisée pour le compte des Services fédéraux des affaires scientifiques, techniques et culturelles dans le cadre du Programme « Mobilité durable »

Auteurs :

- *Véronique ANDRE et Carole DURAND
De l'Institut wallon, Boulevard Frère Orban, 4, 5000 Namur (contrat de recherche MD/B6/049)*
- *Els HEYLEN et Katrien TRATSAERT
Du Langzaam Verkeer, J. P. Minckelersstraat, 43A, Leuven (contrat de recherche MD/B8/048)*
- *Véronique BONIVER, Stéphanie FRISSCHEN et Julien JUPRELLE
De l'Université de Liège, Boulevard du rectorat, bat. B33, boîte 6, 4000 Liège
(contrat de recherche MD/12/047)*

Coordinateurs :

- *Bernard THIRY et Henry-Jean GATHON de l'Université de Liège*

Error! Style not defined.

TABLE DES MATIERES

1. INTRODUCTION.....	3
2. METHODOLOGIE.....	4
2.1. Constitution d'un groupe d'utilisateurs (Users Group)	4
2.2. Constitution d'une base de données.....	4
2.3. Sélection de dix mesures.....	5
2.4. Evaluation des dix mesures sélectionnées.....	5
2.5. Diffusion des résultats.....	5
3. RESULTATS.....	6
3.1. Mesures appliquées par pays.....	6
3.2. Etudes de cas.....	6
3.3. Mesures répertoriées dans la base de données.....	6
3.4. Sélection de 10 mesures susceptibles d'influencer les déplacements domicile- travail.....	6
3.5. Evaluation des dix mesures sélectionnées.....	7
3.6. Publication et diffusion d'une brochure de sensibilisation	7
4. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS	8
Annexe : Mesures répertoriées dans la base de données	10

Error! Style not defined.

1. INTRODUCTION

L' "Etude des instruments influençant la mobilité engendrée par les générateurs de trafic" a pour objectif principal d'améliorer les pratiques de gestion de la mobilité en ce qui concerne les trajets domicile-travail.

Dans ce but, la recherche s'est attachée à identifier un certain nombre de mesures liées à la gestion de la mobilité qui peuvent être acceptables, réalisables et efficaces du point de vue de la mobilité durable. Autrement dit, il faut que les mesures proposées puissent être applicables en Belgique et qu'elles aboutissent à un transfert modal vers un moyen de transport plus durable notamment en permettant une réduction des effets négatifs sur l'environnement.

L'objectif final est de formuler des recommandations concernant les mesures qui pourraient être utilisées dans notre pays pour influencer la mobilité des individus et ceci principalement en matière de déplacements domicile-lieu de travail.

Error! Style not defined.

2. METHODOLOGIE

La recherche a été menée en suivant les étapes suivantes.

2.1. Constitution d'un groupe d'utilisateurs (Users Group)

Dès la première phase de la recherche, l'équipe de recherche a formé un groupe d'utilisateurs composé d'une quarantaine de personnes. Au cours de différentes réunions organisées par l'équipe de recherche, il a été demandé aux membres de ce Users Group de collaborer à la recherche en faisant part de leurs expériences, conseils et souhaits. Quatre réunions avec le Users Group ont ainsi été organisées : le 1^{er} juillet 1998, le 4 février 1999, le 16 mai 2000 et le 6 octobre 2000.

2.2. Constitution d'une base de données

Un inventaire des mesures existantes et potentielles, susceptibles d'influencer les déplacements a été effectuée à partir d'une revue de la littérature et des projets européens ainsi qu'à partir de questionnaires envoyés à des experts nationaux et internationaux.

Alors que le questionnaire national visait à obtenir des suggestions et des commentaires sur des mesures potentielles, le questionnaire destiné aux experts étrangers s'attachait avant tout à obtenir des informations sur les mesures appliquées dans les pays concernés, tout en demandant aux experts de les commenter.

Afin de compléter utilement l'état de l'art, des études de cas ont été analysées en profondeur. Différents projets de plans de transport ayant pour cible les déplacements domicile-lieu de travail ont finalement été évalués sous différents aspects (objectifs, moyens financiers, résultats).

A partir des différentes informations récoltées, une base de données contenant 145 mesures réalisée en Access2 a ainsi été conçue et les différentes mesures répertoriées ont été classées en 9 catégories distinctes.

- Catégorie 1 : Aménagement du territoire
- Catégorie 2 : Avantages accordés par l'employeur
- Catégorie 3 : Fiscalité
- Catégorie 4 : Information et sensibilisation
- Catégorie 5 : Infrastructures
- Catégorie 6 : Législation et réglementation du travail
- Catégorie 7 : Service
- Catégorie 8 : Tarification et péages
- Catégorie 9 : Télématique

Error! Style not defined.

2.3. Sélection de dix mesures

Dans la base de données, dix mesures susceptibles d'influencer plus particulièrement les déplacements domicile lieu de travail ont été sélectionnées. Cette sélection s'est basée sur les informations récoltées lors de l'inventaire des mesures mais aussi sur l'expérience des membres de l'équipe de recherche et sur l'avis d'experts consultés dans ce but. Nous avons ainsi recueilli notamment l'opinion des membres du Users Group.

La sélection des mesures s'est faite par étapes et s'est basée sur différents critères:

1. **Le type** : Le type de mesure concerne la cible visée à savoir les déplacements domicile-travail (type 1), les déplacements des travailleurs (type 2) qui comprennent aussi les voyages d'affaires et enfin les déplacements en général (type 3). Les mesures de type 1 concernant spécifiquement les déplacements domicile-travail ont bien sûr été privilégiées par rapport aux mesures de type 3 notamment, relatives aux déplacements en général.
2. **La catégorie** : Les mesures ayant été classées dans différentes catégories (tarification, information, télématique, législation,...), la sélection s'est attachée à ce qu'aucune de ces catégories ne soit sur-représentée.
3. **La source** : Pour chaque mesure, les différentes sources qui y font référence ont été répertoriées. Il peut s'agir de documents, d'études de cas, d'experts ayant cité les mesures.
4. **L'application** : Il a été tenu compte du fait que la mesure ait déjà été appliquée avec succès dans différents sites.

2.4. Evaluation des dix mesures sélectionnées

Les 10 mesures sélectionnées ont été évaluées selon trois critères : l'acceptabilité, la faisabilité, l'efficacité. Dans ce but, des interviews en face à face (45) ont eu lieu avec les principales parties concernées, notamment les représentants des employeurs et employés, des sociétés de transport public, des villes, des administrations, des partis politiques et quelques experts. Il a été demandé à la personne interviewée de coter les mesures sélectionnées et ceci pour chacun des trois critères. Lors de l'interview, on a cherché à identifier les raisons sous-jacentes à l'attribution de certaines cotations et à analyser en détails certains points spécifiques en fonction de la spécialité de la personne interviewée.

2.5. Diffusion des résultats

Il est essentiel de rendre disponible les résultats de la recherche afin de sensibiliser tous les niveaux de compétence. Dans le cadre de la présente étude, il s'agit de faire connaître à tous les décideurs les outils qu'ils peuvent utiliser pour optimiser les déplacements domicile-lieu de travail dans une optique de mobilité durable. A cette fin, l'équipe de recherche s'est chargée de rédiger une brochure de sensibilisation reprenant les résultats les plus importants de la recherche, et ce de manière la plus pratique possible.

Error! Style not defined.

3. RESULTATS

Au cours des différentes phases de la recherche, et selon la méthodologie proposée, différents résultats ont été obtenus.

3.1. Mesures appliquées par pays

A partir du questionnaire envoyé à des experts internationaux, des informations ont été obtenues sur les mesures appliquées dans les 4 pays suivants : Angleterre, France, Pays-Bas et Californie (Etats-Unis). Une synthèse des mesures par pays a été réalisée.

3.2. Etudes de cas

Neuf projets de plans de transport ayant pour cible les déplacements domicile-travail ont été évalués sous différents aspects : celui de l'Université de Dublin en Irlande, celui de Nestlé (Noisiel) en France, ceux de la Hogeschool de Heerlen et de l'aéroport de Schiphol aux Pays-Bas, ceux de Agfa Gevaerts (Mortsel, Edegem, Wilrijk), du Ministère de l'équipement et des transports (Namur) et de la SABENA (Bruxelles) en Belgique, celui de Kraft (Brème) en Allemagne et celui de Boots (Beeston) en Angleterre. Une synthèse de ces différentes études de cas a été réalisée.

3.3. Mesures répertoriées dans la base de données

A partir des différentes informations récoltées, 145 mesures répertoriées ont été encodées dans une base de données en Access 2. Elles sont reprises en annexe dans 9 catégories distinctes (cf. annexe).

3.4. Sélection de 10 mesures susceptibles d'influencer les déplacements domicile-travail

En collaboration avec le Users Group, les 10 mesures suivantes ont été sélectionnées pour faire l'objet d'une évaluation particulière en terme d'acceptabilité, de faisabilité et d'efficacité.

- Mesure 1 : Incitation des entreprises à réaliser des plans de transport d'entreprise ;
- Mesure 2 : Flexibilité des horaires de travail en entreprise ;
- Mesure 3 : Obligation pour les employeurs de faire payer le prix du parking à leurs employés ou de donner une prime aux employés qui n'utilisent pas de places de parking ;
- Mesure 4 : Restriction du nombre de parkings en entreprise ;
- Mesure 5 : Mise en place de parkings vélos, de douches et de vestiaires au sein des entreprises ;
- Mesure 6 : Mise en place dans le cadre des conventions collectives de travail (CCT) de systèmes de remboursement des déplacements domicile-lieu de travail qui privilégient les modes de transport durables ;
- Mesure 7 : Exonération, pour l'employeur, des cotisations à l'ONSS pour les primes accordées pour l'utilisation de modes de transport durable et exonération d'impôt, pour l'employé bénéficiaire, du montant total de la prime;
- Mesure 8 : Collaboration société de transport public et entreprise pour améliorer la desserte des zonings ;

Error! Style not defined.

Mesure 9 : Organisation du covoiturage ;
Mesure 10 : Développement du télétravail

3.5. Evaluation des dix mesures sélectionnées

Chaque mesure sélectionnée a fait l'objet de deux types d'évaluation :

- tout d'abord, une évaluation en terme d'acceptabilité, de faisabilité et d'efficacité a été réalisée sur base d'interviews : une synthèse de cette évaluation a été réalisée par l'équipe de recherche en distinguant, d'une part, les opinions recueillies en Régions wallonne et bruxelloise et, d'autre part, les opinions recueillies en Région flamande;
- ensuite, une évaluation complémentaire sur base des résultats de projets existants, des études de cas et des informations obtenues dans la littérature vient compléter la première évaluation.

3.6. Publication et diffusion d'une brochure de sensibilisation

Au terme de l'étude, une brochure de sensibilisation a été réalisée. Elle met en évidence, pour chacune des catégories distinguées, un ensemble de mesures susceptibles d'être mises en oeuvre dans le cadre d'une politique de mobilité durable et présente également de manière très pratique les dix mesures sélectionnées et évaluées dans le cadre de la recherche.

Les deux versions de cette brochure (en français et en néerlandais) ont été diffusées auprès de différents acteurs socio-économiques directement concernés par la problématique de la mobilité au cours d'une table ronde organisée dans les locaux des SSTC le 16 janvier 2001. L'équipe de recherche a continué à distribuer la brochure selon la demande jusqu'à fin janvier.

La brochure s'est aussi fait connaître par le biais d'articles dans la presse spécialisée. Il en a résulté une grande demande de la part de nombreux particuliers et d'organisations.

Error! Style not defined.

4. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

De plus en plus, il apparaît qu'une politique rationnelle en matière de mobilité ne pourra plus, comme par le passé, s'axer uniquement sur la réalisation de nouvelles infrastructures mais devra également s'orienter vers une gestion active de la demande en transport. Modifier le comportement des gens en termes de déplacements et de choix modaux constitue aujourd'hui un des objectifs à atteindre pour garantir une mobilité optimale et fiable pour tous.

Par le biais de différents canaux, (questionnaires, études de cas, interviews, recherches bibliographiques, ...), la présente étude a permis de récolter une quantité importante d'informations liées directement ou indirectement aux déplacements domicile-travail. Cette information a conduit à l'élaboration d'une base de données reprenant 145 mesures susceptibles d'influencer les déplacements domicile-travail, à l'évaluation de dix de ces mesures et à la rédaction et la diffusion d'une brochure de sensibilisation à l'intention des décideurs dans le domaine de la mobilité.

Pour chacune des dix mesures évaluées, l'équipe de recherche a formulé des recommandations particulières reprises dans le rapport final. Mais l'étude a également permis de mettre en évidence des considérations plus générales qui représentent les conclusions de cette étude.

Ainsi, il a été souligné à de multiples reprises l'importance de l'aménagement du territoire. En amont de toute autre mesure, celui-ci constitue un outil fondamental pour développer une politique de gestion de la mobilité cohérente et efficace. En effet, l'objectif de la plupart des déplacements étant d'accéder à un bien, un service,...., la localisation des zones d'activités (entreprises, écoles, magasins,...) et des zones d'habitat va déterminer les besoins en mobilité et influencer le choix des modes de transports qui seront privilégiés. De plus, l'aménagement du territoire peut participer, au même titre que l'urbanisme, à une redistribution plus équilibrée de l'espace entre les différents modes de transport, redistribution indispensable au développement d'une politique de transport durable.

Toujours dans une optique de réduction des besoins en mobilité, des mesures doivent être prises pour encourager les travailleurs à se rapprocher de leur lieu de travail. Cet objectif nécessitera la mise en œuvre d'une politique de logement adaptée, une revitalisation des centres villes et une réduction des droits d'enregistrements.

Une révision de la fiscalité actuelle, jugée favorable à l'utilisation de la voiture, a également été mise en avant comme moyen incontournable pour appuyer d'autres mesures en vue de modifier les comportements. Cette révision concerne bien sûr le remboursement et la déductibilité des frais de déplacement, mais elle doit également s'adresser aux voitures de société dont le nombre ne cesse d'augmenter. Seule une fiscalité plus dissuasive à leur égard permettrait d'enrayer le processus. Pour les voitures des particuliers, il est préconisé d'augmenter les taxes liées à l'utilisation des véhicules tout en diminuant celles liées à leur acquisition. En effet, ces dernières constituent des coûts fixes qui poussent celui qui s'en est acquitté à les amortir en parcourant un nombre élevé de kilomètres. Etant donné que l'automobiliste est souvent peu conscient du coût réel de ses déplacements, cette stratégie permettrait de lui donner un signal clair, quant au prix du kilomètre parcouru qui le conduise à choisir le mode de déplacement qu'il juge le plus efficient en toute connaissance de cause. Cette stratégie permettrait également une meilleure internalisation des coûts sociaux et environnementaux de l'utilisation de la voiture. La fiscalité permettrait ainsi de faire payer aux usagers une part plus importante, voire l'intégralité, des coûts économiques, sociaux et environnementaux qu'ils provoquent.

Error! Style not defined.

La tarification des infrastructures routières, c'est-à-dire le fait de faire payer leur utilisation, participe à cette même démarche d'internalisation des coûts. A cet égard, une attention particulière doit être portée à la politique de gestion des parkings aussi bien publics que privés qui constitue un outil important de gestion de la mobilité. Cette politique doit veiller à favoriser le parking des riverains et de courte durée pour ne pas tuer les centres-villes, tout en s'attachant à réduire les voitures ventouses. La mise en place des parkings relais (P&R) aux abords des villes est une des solutions à envisager. En matière de parkings privés, il convient en priorité de supprimer les règlements qui fixent un nombre minimum d'emplacements de parking. Dans cette optique, une première étape consisterait à abroger la circulaire De Saeger, toujours d'application en Wallonie et à Bruxelles, qui impose un nombre de places de parking minimum lors de la construction d'un nouvel immeuble.

Qu'il s'agisse de fiscalité, d'aménagement du territoire ou de tout autre domaine directement ou indirectement lié à la mobilité, une mesure prise isolément aura très peu d'impact. Convaincre les gens de changer de comportement en matière de choix modal est un processus de longue haleine qui demande la mise en œuvre d'un ensemble de mesures allant dans la même direction. Cette mise en œuvre nécessite impérativement une coordination aussi bien verticale, entre les différents niveaux de pouvoirs (national, régional et communal), que transversale, entre les différentes compétences au sein de chaque niveau. A noter également le rôle indispensable des entreprises pour la mise en place de toute une série de mesures. Celles-ci doivent donc être impliquées dans la réflexion et encouragées à jouer un rôle actif dans la mise en œuvre d'une politique de mobilité durable.

De plus, un changement significatif ne pourra être atteint que via un savant dosage entre des mesures incitatives et des mesures dissuasives (la carotte et le bâton). La mise en place des premières nécessiteront un financement adéquat permettant de couvrir les coûts liés à leur mise en œuvre tandis que les secondes demanderont une volonté et un courage politiques proportionnels à leur degré d'impopularité. Une différence apparaît ici entre le nord et le sud du pays. Il semble en effet qu'en Flandre, les mentalités vont dans le sens d'une meilleure acceptation de certaines mesures dissuasives. Il apparaît également que des mesures considérées comme « légères » telles la mise en place de douches, de parkings vélos, l'organisation du covoiturage, etc., pourraient aisément faire l'objet de contraintes légales. Bien que faciles à mettre en œuvre et n'impliquant pas de gros moyens financiers, ces mesures sont souvent négligées. Le fait de les rendre obligatoires éviterait qu'elles ne soient systématiquement oubliées.

Quelles que soient les mesures mises en œuvre, il est évident que leur succès en terme de transfert modal sera étroitement lié à l'existence d'alternatives fiables à l'utilisation de la voiture. Une attention particulière devra donc être portée à l'amélioration de la desserte en transport public (réseau, fréquence, vitesse commerciale,..) mais également à la mise en place de services innovants pouvant garantir une mobilité pour tous. Le projet de décret flamand sur le concept de « Mobilité de base » va dans ce sens en définissant des objectifs précis à atteindre en terme de desserte en transport public et en préconisant des solutions innovantes adaptées aux spécificités du monde rural.

**ANNEXE : MESURES REPORTORIEES DANS LA BASE DE
DONNEES**

Catégorie 1 : AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

- Décentralisation des administrations et de certaines industries
- Installation d'une entreprise sous condition de l'existence ou de la réalisation d'une desserte transport public
- Prime aux entreprises qui s'installent près des nœuds de transport ou pénalité aux entreprises qui ne tiennent pas compte de cette donnée
- Obligation pour les candidats bâtisseurs de réaliser une étude d'impact de mobilité
- Obligation pour les candidats bâtisseurs de prévoir des douches, des vestiaires, des parkings pour handicapés, covoitureurs, vélos
- Aval du Ministre compétent en matière de transport pour la délivrance d'un permis de bâtir avec incidence sur la mobilité
- Réglementation qui attribue à chaque municipalité un nombre maximum de places de parkings
- Obligation pour les candidats bâtisseurs de se soumettre à certaines obligations si situés dans un périmètre critique
- Obligation pour les communes ou les villes de réaliser des plans de mobilité
- Limitation du nombre de places de parking de nouveaux bâtiments en fonction de certains critères
- Choix de localisation des entreprises suivant la politique des zones ABC définie aux Pays-Bas
- Obligation de concertation entre les gestionnaires investisseurs et les responsables locaux de l'aménagement du territoire
- Limiter l'extension des villes et promouvoir la concentration
- Réduction de l'espace parking
- Geler la construction de nouvelles routes
- Réduction de l'espace routier disponible pour les voitures
- Obligation pour les promoteurs immobiliers de participer au financement de la politique de mobilité
- Les compétences de l'aménagement du territoire, des travaux et des transports sous la tutelle d'un seul Ministre
- Restriction du nombre de parkings des entreprises
- Réalisation d'un « plan piéton » ou « plan vélo »

Catégorie 2 : AVANTAGES ACCORDES PAR L'EMPLOYEUR

- Participation de l'entreprise à l'achat d'équipement pour cyclistes
- Primes accordées aux covoitureurs
- Augmentation de la part de l'employeur dans les abonnements aux transports publics
- Suppression ou réduction de l'intervention de l'employeur dans les frais de déplacement domicile-travail en voiture
- Prime spéciale ou jours de congé aux employés qui viennent travailler à vélo ou à pied
- Système de troc de droits de stationnement, possibilité d'échanger sa place de parking contre un autre avantage
- Primes aux employés qui déménagent et se rapprochent de leur lieu de travail
- Prime aux employés qui n'utilisent pas de places de parking

Catégorie 3 : FISCALITE

- Suppression de la déductibilité fiscale des coûts liés à la construction de places de parking
- Déductibilité fiscale pour l'employeur des frais occasionnés dans le cadre de la mise en œuvre d'un plan de transport
- Taux de TVA à l'achat d'un véhicule variable suivant des critères écologiques
- Taxe de circulation fonction du rapport nombre de véhicules/nombre de personnes du ménage
- Taxation des places de parking privées non résidentielles
- Taxe à l'utilisation d'un véhicule qui intègre les coûts du transport
- Suppression ou réduction de la déductibilité des frais de déplacements pour les employés qui pratiquent l'autosolisme
- Exonération de cotisations à l'ONSS pour les primes accordées par l'employeur à ses employés pour l'utilisation des modes de transport durables
- Suppression ou diminution de la déductibilité fiscale des frais liés aux voitures de société et supportés par l'employeur

- Taxe de circulation liée aux kilomètres parcourus
- Imposition de l'employé en possession d'une voiture de société en fonction de l'utilisation réelle à des fins privées
- Taxes de mise en circulation et de circulation fonction de critères environnementaux du véhicule
- Déductibilité fiscale des déplacements domicile-travail identique quelque soit le mode de transport ou plus importante pour les modes de transport durables
- Réduction ou suppression des taxes de mise en circulation et de circulation
- Fiscalité favorable à la restauration des logements anciens aux centres villes
- Incitants fiscaux permettant de développer le télétravail et les téléconférences
- Incitants fiscaux à l'utilisation d'un véhicule électrique
- Augmentation du prix du carburant (taxe)
- Taxation plus avantageuse des carburants plus écologiques
- Exonération d'impôt pour l'employé du total de la prime éventuellement accordée par l'employeur pour l'utilisation de modes de transport durable
- Réduction progressive du différentiel actuel en faveur du diesel
- Taxation, sous forme de cotisations sociales, du remboursement par l'employeur des déplacements en voiture
- Déductibilité fiscale des frais de déplacement domicile-travail plus importante pour les employés habitant à proximité de leur lieu de travail
- Suppression totale de la déductibilité fiscale des déplacements domicile-travail
- Diminuer davantage les droits d'accises sur le diesel utilisé par les transports publics et par les transports collectifs organisés par les employeurs pour leurs employés (actuellement exonération de 2 FB)
- Diminution de la TVA à l'achat d'un véhicule
- Taxe sur l'énergie
- Exonération fiscale pour l'employé du total du remboursement par l'employeur des abonnements en transport public
- Suppression de la déductibilité des frais inhérents aux parkings payants
- Encourager les employés à habiter plus près de leur lieu de travail par l'adaptation des frais d'enregistrement
- Déductibilité des frais de parking de dissuasion (Park and Ride) pour les employés
- Déductibilité de 6 FB/km maintenue pour les chauffeurs qui pratiquent le covoiturage et reçoivent une rémunération des passagers
- Taxe de circulation liée aux résultats du contrôle technique
- Dispositions fiscales (en termes d'amortissement) favorables aux véhicules électriques de sociétés
- Taxation en tant qu'avantage en nature des places de parking mises gratuitement à disposition des employés
- Déductibilité des frais de déménagement pour l'employé dans le cas d'une nouvelle adresse de travail
- Exonération fiscale pour l'employé du remboursement par l'employeur des frais de déménagement de l'employé qui se rapproche de son travail

Catégorie 4 : INFORMATION ET SENSIBILISATION

- Mise en place de cellules d'information sur les modes de transport de transport durable
- Promotion des différents produits proposés par les transports publics
- Promotion de la gestion de la mobilité auprès des entreprises - rassemblement et diffusion d'information pour aider les entreprises à réaliser leur plan de transport
- Organisation de la concertation et de la coopération entre les employeurs, les employés et les autorités en vue de réaliser une meilleure gestion de la mobilité
- Nomination et formation de conseillers en mobilité
- Documentation informative et sensibilisation à la mobilité durable à l'intention des nouveaux employés
- Organisation d'une loterie ne pouvant être gagnée que par les personnes ayant utilisé un mode de transport durable
- Organisation de journées de promotion des modes de transport durables
- Attribution d'une distinction/récompense aux personnes/entreprises qui se sont le plus impliquées en faveur des modes de déplacements durables

Catégorie 5 : INFRASTRUCTURE

- Création d'un ring autour de Bruxelles réservé au trafic de transit
- Système prioritaire pour les bus et les trams
- Park and bike, parking agrémenté de la possibilité de louer un vélo
- Mise en place de parkings vélos, de douches et de vestiaires au sein des entreprises
- Parkings vélos près des gares et arrêts de transports en commun
- Mise en place de nouveaux parkings vélos plus sécurisants
- Amélioration des plateformes d'accès aux transports en commun (arrêts, abris, ...)
- Création de parkings destinés aux covoitureurs sur les autoroutes par exemple
- Création/amélioration des espaces réservés aux piétons
- Développement de nœuds de transport public
- Création de sites propres pour les bus et les trams
- Création et/ou amélioration des pistes cyclables
- Restriction sélective en matière de parking
- Création de parkings de dissuasion
- Création d'espaces réservés aux véhicules comprenant un nombre élevé de passagers (HOV)
- Parkings réservés aux covoitureurs sur le site de destination
- Construction d'un RER
- Création de parkings aux abords des gares et aux extrémités des lignes de métro

Catégorie 6 : LEGISLATION ET REGLEMENTATION DU TRAVAIL

- Permettre aux véhicules moins polluants de bénéficier d'une plus grande liberté de circulation
- Acquisition de véhicules propres par les collectivités publiques
- Frais de déplacements domicile-travail remboursés à 9BEF au lieu de 6BEF pour covoiturage prouvé
- Flexibilité des horaires de travail en entreprises
- Subsidés octroyés aux entreprises dont les résultats du plan de transport sont sensibles
- Accord sectoriel pour la mise en place d'une cotisation ristournée aux employés qui choisissent des modes de transport durables
- Obligation ou incitation pour les entreprises à réaliser des plans de transport
- Obligation pour l'employeur de participer à tous les frais de déplacements en mode de transport durable, même si la distance domicile-travail est inférieure à 5 km
- Accord sectoriel pour un système de cotisations pour cyclistes (domicile-travail)
- Remboursement des déplacements domicile-travail identique quel que soit le mode de transport utilisé
- Mise en place, dans le cadre des conventions collectives de travail, de systèmes de remboursements des déplacements domicile-travail qui privilégient les modes de transport durables
- Réorienter le budget public alloué au transport vers les transports alternatifs
- Participation des entreprises au financement des transports publics
- Obligation pour les employeurs de diriger au moins 50% des dépenses réalisées pour les déplacements de leurs employés vers les modes de transport durables
- Obligation pour les communes ou les villes de réaliser des plans de mobilité
- Restriction routière sélective : contrôle de l'accès à certains points du réseau suivant le jour, l'heure, le type de véhicule, l'usage du véhicule, la durée du séjour

Catégorie 7 : SERVICES

- Amélioration des correspondances TEC et réseau ferroviaire
- Crèche d'entreprise
- Dial-a-ride, système de bus à la demande
- Possibilité pour les entreprises de fournir directement à leurs employés des tickets de transport public
- Plus grande flexibilité des transports en commun pour meilleure adaptation aux besoins des entreprises
- Organisation du covoiturage
- Possibilité pour les employés de recourir à un service de taxi pour leurs déplacements professionnels
- Service de réparation pour vélo organisé par l'entreprise
- Mise à disposition par l'entreprise de vélos ou/et de voitures pour les déplacements réalisés par le personnel en service
- Retour à la maison garanti en cas d'urgence pour les covoitureurs
- Concierge collectif dans l'entreprise qui peut réaliser des courses simples pour les employés
- Meilleure desserte des zonings industriels par les transports en commun
- Possibilité de prendre son vélo dans les transports en commun
- Collaboration société de transport public et entreprise pour améliorer la desserte des zonings
- Augmentation de la fréquence des transports en commun
- Mesures préventives pour lutter contre le vol des vélos
- Vanpool, covoiturage en minibus mis à disposition par l'entreprise
- Eliminer les grèves sauvages dans les transports publics
- Définition de normes de qualité de service pour le transport public et le respect de ces normes
- Service minimum assuré par les transports publics, même en cas de grève
- Système de tarification intégrée pour les transports en commun
- Organisation par l'employeur de navettes spéciales pour les employés

Catégorie 8 : TARIFICATION ET PEAGES

- Elimination du parking de longue durée en centre ville via une tarification progressive
- Système de tarification des parkings
- Période de tarifs promotionnels des abonnements aux transports publics
- Tarif minimum pour parkings, y compris les parkings des centres commerciaux, aux bords des villes
- Tarifs préférentiels de transport public pour les entreprises réalisant un plan de transport
- Gratuité des parkings à l'abord des gares, des stations de métro
- Obligation pour les employeurs de faire payer le prix des parkings à leurs employés
- Système de tarification des routes
- Réduction du prix des transports en commun
- Obligation pour les villes de mettre en place une tarification des parkings dont le seuil minimal est fixé

Catégorie 9 : TELEMATIQUE

- Réservation et achat à distance de titres de transport
- Information des voyageurs dynamique et intégrée
- Développement du télétravail
- Développement du télé-shopping, télébanking
- Signalisation à messages variables