



# PISTES ET OUTILS POUR UNE GESTION DURABLE DES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL



SERVICES FÉDÉRAUX  
DES AFFAIRES SCIENTIFIQUES,  
TECHNIQUES ET CULTURELLES

Cette brochure a été réalisée conjointement par l'Institut Wallon, Langzaam Verkeer et l'Université de Liège dans le cadre d'une recherche financée par les Services fédéraux des affaires scientifiques, techniques et culturelles (SSTC) : Etude des instruments influençant la mobilité engendrée par les générateurs de trafic (contrats MD/B6/049, MD/B8/048 et MD/12/047).

**Ont participé à cette recherche :**

Véronique ANDRÉ et Carole DURAND (Institut wallon)

Els HEYLEN et Katrien TRATSAERT (Langzaam Verkeer)

Véronique BONIVER, Stéphanie FRISSCHEN et Julien JUPRELLE (Université de Liège)

**Sous la coordination de :**

Samuël SAELENS (Institut wallon)

Henry-Jean GATHON et Bernard THIRY (Université de Liège)



**Université de Liège**

Services d'Economie des Transports  
Boulevard du Rectorat  
Bâtiment B33 Boîte 6  
4000 Liège  
Tél: 04 366 27 46  
Fax: 04 366 29 58  
email: B.Thiry@ulg.ac.be



**Institut Wallon**

Bld Frère Orban, 4  
5000 Namur  
Tél: 081 25 04 80  
Fax: 081 25 04 90  
email: institutwallon@iwallon.be



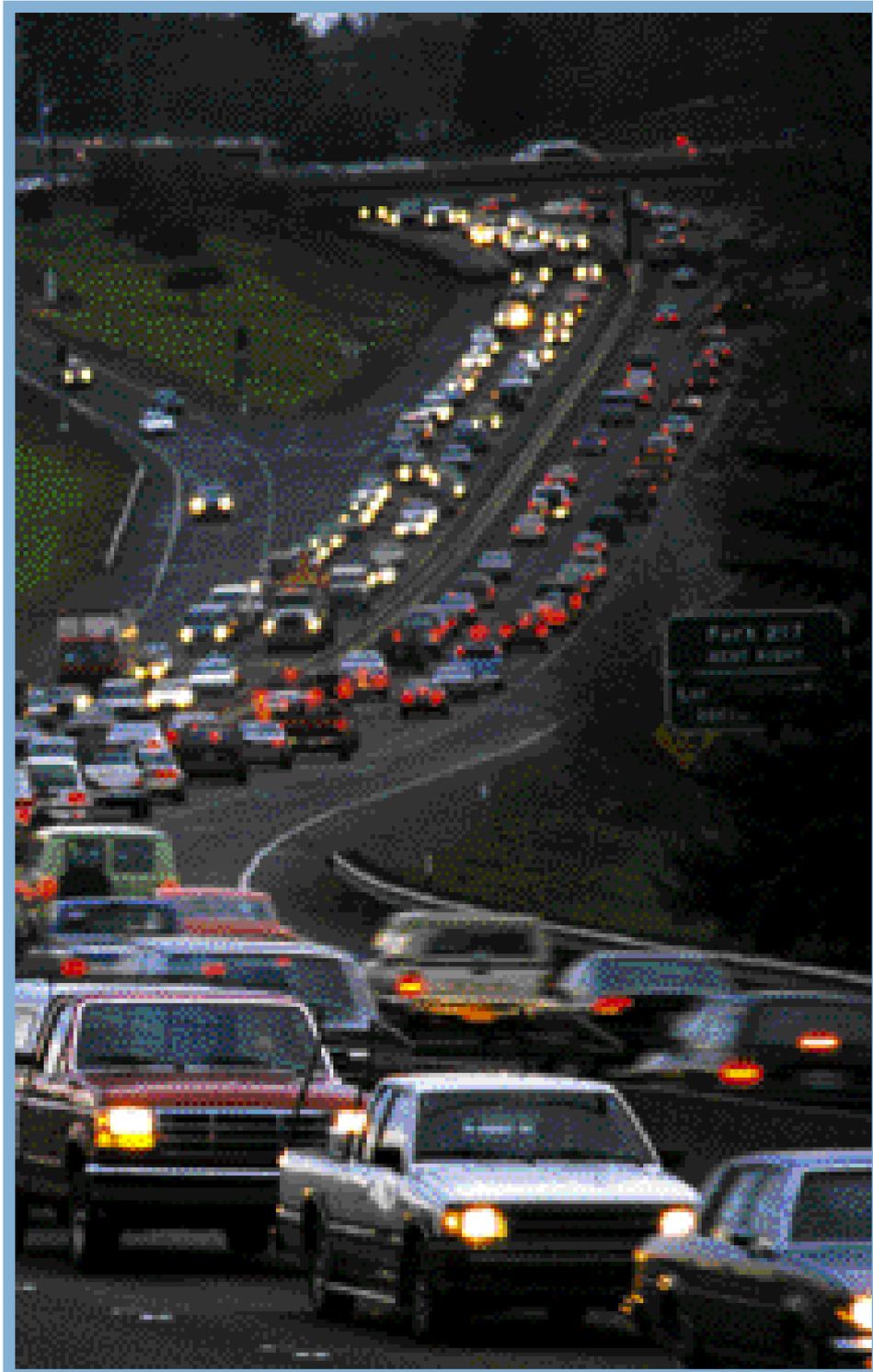
**Langzaam Verkeer**

J.P. Minckelerstraat 43 - Paviljoen A  
3000 Leuven  
Tél: 016 23 94 65  
Fax: 016 29 02 10  
email:  
katrien.tratsaert@langzaamverkeer.be  
krista.vanhoof@langzaamverkeer.be

**Parution: décembre 2000**

## SOMMAIRE

<b>AVANT-PROPOS</b>	<b>3</b>
<b>DES MESURES CLASSÉES PAR CATÉGORIES</b>	<b>7</b>
AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE	7
INFRASTRUCTURE	11
FISCALITÉ	17
TARIFICATION	23
LÉGISLATION - RÉGLEMENTATION DU TRAVAIL	27
AVANTAGES ACCORDÉS PAR L'EMPLOYEUR	33
SERVICES	35
TECHNIQUE	41
INFORMATION ET SENSIBILISATION	47



## AVANT-PROPOS

### Se déplacer autrement : le défi de demain

Les besoins en mobilité ne cessent de croître, entraînant dans leurs sillages les nuisances qui y sont liées. Ainsi, l'augmentation du trafic va de pair avec une augmentation de la congestion, des accidents, du bruit et de la pollution atmosphérique.

Faire face à une demande croissante en mobilité tout en préservant le bien-être des individus et la qualité de son environnement représente un des enjeux majeurs des décennies à venir.

De plus en plus, il apparaît qu'une politique rationnelle en la matière 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 individus en termes de déplacements et de choix modaux constitue aujourd'hui un des objectifs auxquels les gestionnaires de la mobilité doivent s'atteler pour garantir une mobilité optimale et fiable pour tous. Le volet "Politique de promotion d'une mobilité compatible avec un développement durable" du plan fédéral de développement durable 2000-2004 adopté par le gouvernement belge en juillet 2000 témoigne de cette nouvelle approche.

Une part importante du trafic actuel est causée par les déplacements domicile-travail. Les jours ouvrables, ceux-ci représentent près de 55% du trafic automobile entre 6h30 et 9h30 du matin. L'enquête nationale sur la mobilité des ménages réalisée en Belgique en 1999 montre que 60% des travailleurs se rendent à leur travail au moyen de leur propre voiture tandis que 7% s'y rendent au volant d'une voiture de société. Un transfert modal des déplacements domicile-travail vers d'autres modes de transport aura donc un impact non négligeable en terme de mobilité durable.

### Un programme pour mieux cerner la problématique

Un programme fédéral "Mobilité durable" a été adopté dans le cadre du "Plan d'appui scientifique à une politique de développement durable" (1996-2001). Il a été approuvé par le Gouvernement fédéral le 7 mars 1996 sur proposition du Ministre de la Politique scientifique et est mis en œuvre par les Services fédéraux des affaires scientifiques, techniques et culturelles (SSTC) dans le cadre d'un accord de coopération entre l'Etat et les Régions.

Les objectifs de ce programme sont à la fois scientifiques et stratégiques. Il s'agit d'apporter une meilleure compréhension de la relation entre transport et développement durable ainsi que des facteurs qui déterminent la demande en transport, mais aussi de permettre de définir de nouvelles politiques pour le secteur du transport.

### Une étude pour analyser les mesures influençant les déplacements domicile-travail

Dans le cadre de ce programme, les SSTC ont mis en œuvre une étude des instruments influençant la mobilité engendrée par les générateurs de trafic. Cette étude est menée collectivement par l'Institut Wallon de Namur,

Langzaam Verkeer de Leuven et le Service d'Economie des Transports de l'Université de Liège. L'objectif principal de la recherche est d'améliorer les pratiques de gestion de la mobilité en ce qui concerne les trajets domicile-travail. La première étape de cette recherche a consisté à lister **l'ensemble des mesures susceptibles d'être utilisées pour influencer les déplacements domicile-travail**. Parmi cet inventaire, **dix mesures ont été sélectionnées pour faire l'objet d'une évaluation plus poussée en terme d'acceptabilité, de faisabilité et d'efficacité**. Cette évaluation s'est faite en étroite collaboration avec des praticiens en gestion de la mobilité, les acteurs impliqués (tels que les employeurs et les employés) et les représentants des autorités locales, régionales et nationales. Sur base des résultats, le projet prévoit de formuler des recommandations et de diffuser une brochure de sensibilisation.



© Lennart Johansson, Bildmedia

## Une brochure pour sensibiliser et informer les décideurs

Le présent document vise à faire connaître les outils qui peuvent être mis en œuvre pour optimiser les déplacements domicile-travail auprès des entreprises tant privées que publiques, des administrations, des sociétés de transport public. Il s'attache à présenter de manière très pratique les mesures qui ont fait l'objet de l'étude mentionnée ci-dessus.

Ces mesures ont été classées dans **9 catégories distinctes : aménagement du territoire, infrastructure, fiscalité, tarification, législation-réglementation du travail, avantages accordés par l'employeur, services, télématique, information et sensibilisation**. Pour chacune de ces catégories, le lecteur trouvera une brève introduction soulignant le lien entre la catégorie et la mobilité ainsi qu'un tableau reprenant toutes les mesures inventoriées, c'est-à-dire l'ensemble des mesures citées, soit dans la bibliographie, soit par un ou plusieurs des experts interrogés comme potentiellement intéressantes. Ces dernières se sont vues attribuer **différents codes** décrivant les caractéristiques reprises dans le tableau ci-dessous (classification des mesures). Il est important de noter que ces mesures ne constituent en rien des recommandations, tant donné qu'elles n'ont pas toutes fait l'objet d'une évaluation.

Les **10 mesures sélectionnées** dans le cadre de cette étude pour faire l'objet d'une évaluation plus poussée (voir tableau p.5) sont présentées de manière plus détaillée dans leur catégorie respective.

### Mesures analysées dans le cadre de l'étude :

- ◆ Restriction du nombre de places de parking des entreprises
- ◆ Mise en place de parkings vélo, de douches et de vestiaires au sein des entreprises
- ◆ Exonération, pour l'employeur, des cotisations à l'ONSS pour les primes accordées lors de l'utilisation de modes de transport durables et exonération d'impôt, pour l'employeur, du montant total de la prime
- ◆ 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 place de parking
- ◆ Flexibilité des horaires de travail
- ◆ Mise en place dans le cadre des conventions collectives de travail (CCT) de systèmes de remboursements des déplacements domicile-travail qui privilégient les modes de transport durables
- ◆ Organisation du covoiturage
- ◆ Collaboration entre les sociétés de transport public et les entreprises pour améliorer la desserte des zones
- ◆ Développement du télétravail
- ◆ Incitation des entreprises à réaliser des plans de transport d'entreprise

### Classification des mesures

◆ Objectif principal poursuivi par la mesure :	code 1 : réduction de l'utilisation de la voiture code 2 : augmentation de l'utilisation des modes alternatifs code 3 : réduction des pics temporaires code 4 : réduction de la congestion code 5 : réduction du nombre ou de la longueur des déplacements code 6 : réduction de la pollution
◆ Déplacements cibles :	code 1 : les déplacements domicile-travail code 2 : les déplacements de et vers un site spécifique code 3 : les déplacements en général
◆ Niveau d'application :	code 1 : le site (entreprise, administration,...) code 2 : local/régional code 3 : national code 4 : européen code 5 : local et/ou national code 6 : le site et/ou la localité code 7 : tous les niveaux
◆ Type de mesure :	pull : incitative push : contraignante



## AMENAGEMENT DU TERRITOIRE (ADT)

MESURES RELATIVES A L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE	Obj.	Cible	Niveau	Type
<b>IMPLANTATION DES ZONES D'ACTIVITES</b>				
Prime aux entreprises qui s'installent près de nœuds de transport public ou pénalité aux entreprises qui ne tiennent pas compte de cette donnée	2	2	2	pull
Obligation de concertation entre les gestionnaires investisseurs et les responsables locaux de l'aménagement du territoire	1	2	3	push
Obligation pour les candidats bâtisseurs de se soumettre à certaines obligations si situés dans un premier secteur critique	1	2	2	push
Obligation pour les candidats bâtisseurs de réaliser une étude d'impact de mobilité	1	2	3	push
Choix de localisation des entreprises suivant la politique des zones ABC définie aux Pays-Bas	1	2	3	push
Aval du Ministre compétent en matière de transport pour la délivrance d'un permis de bâtir avec incidence sur la mobilité	1	2	3	push
Obligation pour les promoteurs immobiliers de participer au financement de la politique de mobilité	2	2	2	push
Les compétences de l'aménagement du territoire, des travaux et des transports sous la tutelle d'un seul Ministre	1	3	3	pull
Obligation pour les candidats bâtisseurs de prévoir des douches, des vestiaires, des parkings pour handicapés, covoitureurs, vélos,...	1	3	2	push
Limiter l'extension des villes et promouvoir la concentration	2	3	2	pull
Décentralisation des administrations et de certaines industries	1	1	2	pull
Installation d'une entreprise sous condition de l'existence ou de la réalisation d'une desserte transport public	2	2	2	push
<b>ALLOCATION DE L'ESPACE</b>				
Limitation du nombre de places de parking de nouveaux bâtiments en fonction de certains critères	1	3	2	push
Obligation pour les communes ou les villes de réaliser des plans de mobilité	1	3	2	push
Restriction du nombre de places de parking des entreprises	1	2	2	push
Réglementation qui attribue à chaque municipalité un nombre maximum de places de parking	1	3	3	push
Réduction de l'espace routier disponible pour les voitures	1	3	2	push
Geler la construction de nouvelles routes	1	3	2	push
Réduction de l'espace parking	1	3	2	push
Réalisation d'un "plan piéton" ou "plan vélo"	2	3	2	pull

En amont de toute autre mesure, l'aménagement du territoire constitue un outil fondamental pour développer une politique de gestion de la mobilité cohérente et efficace.

Le transport n'est pas une fin en soi. L'objectif de la plupart des déplacements est d'accéder à un bien, un service,.... La localisation des zones d'activités (entreprises, écoles, magasins,...) va déterminer les besoins en mobilité et influencer le choix des modes de transports qui seront privilégiés. Ainsi, les dernières décennies ont été marquées par une dispersion de l'habitat avec une préférence marquée pour des constructions en milieu rural ou semi-rural. Cette évolution s'est traduite par un allongement des déplacements et un recours accru à la voiture privée. En réaction à cette problématique, une nouvelle approche s'est développée qui vise à réduire les besoins de déplacements (en nombre et en longueur) en voiture particulière en orientant la localisation des fonctions et des activités selon les besoins de mobilité qu'elles engendrent.

Incontestablement, les politiques adoptées dans le passé en matière de transport des personnes a fait la part belle à la voiture en accroissant considérablement les infrastructures routières et donc, l'espace alloué aux voitures. L'aménagement du territoire, en permettant une redistribution plus équilibrée de l'espace entre les différents modes de transport, constitue un des instruments de développement des modes alternatifs à la voiture.

## ❖ RESTRICTION DU NOMBRE DE PARKINGS DES ENTREPRISES

### Une efficacité démontrée

Le fait de disposer ou non d'une place de stationnement à son lieu de travail est un facteur déterminant du choix modal, surtout dans les grandes et moyennes villes. En Belgique, 72% des employés qui disposent d'un parking à l'arrivée viennent en voiture contre seulement 59% quand il n'y en a pas. D'autre part, parmi les personnes actives qui considèrent qu'il est difficile, voire très difficile, de se parquer aux alentours de leur lieu de travail, seuls 45% s'y rendent en voiture<sup>1</sup>.

### Une circulaire à revoir

Alors qu'à Bruxelles et en Wallonie, la circulaire De Saeger qui impose un nombre de places de parking minimum lors de la construction d'un nouvel immeuble est toujours d'application, différents exemples étrangers ont modifié, voire inversé le processus. Ainsi, de nombreuses villes en Angleterre, en Allemagne, aux USA et au Canada permettent aux promoteurs immobiliers de payer un certain montant en place et lieu de la réalisation du nombre de places de parking requis. Les montants ainsi récoltés sont alloués à la réalisation de places de parking publiques ou d'autres infrastructures en transport. D'autres villes réduisent le nombre de places requis pour autant que le promoteur ou l'employeur s'engage à fournir gratuitement à leurs employés un "pass" pour utiliser les transports publics. Dans certains cas (USA, Angleterre, Suisse,...), ce n'est plus un nombre minimum de places de parking qui est imposé, mais bien un nombre de places à ne pas dépasser.

### Une règle, oui... mais modulable

En Belgique, la majorité des experts interrogés juge soit inacceptable, soit très difficile d'envisager de réduire au sein d'une entreprise le nombre d'emplacements existants. Par contre, pour de nouvelles constructions, les avis sont plus favorables. Ainsi, en Flandre, une circulaire fixant un nombre maximum de places de parking a été mise en place par le Ministre de la mobilité. Elle a cependant été rapidement abrogée. En effet, il est apparu que la mise en place d'une telle politique pouvait difficilement suivre une règle unique et linéaire mais devait tenir compte de différents critères. La définition du nombre de places de parking relatif à un site nécessite évidemment de varier en fonction de la localisation et de l'accessibilité de l'entreprise (existence d'alternatives valables à l'utilisation de la voiture) ainsi que de son type d'activité.

<sup>1</sup> Pollet I. (2000), Enquête nationale sur la mobilité des ménages - Rapport de la première analyse, Journée d'étude du 30 mars 2000, SSTC, 28p.



© Binge Eliasson. Zeus Project. Final Report (2000)

### A noter que...

Il est important de noter qu'une telle mesure ne peut être efficace en terme de transfert modal que sous deux conditions. Premièrement, il est nécessaire qu'elle soit cohérente avec la politique communale de stationnement de façon à éviter un glissement du stationnement privé vers la voie publique. Et deuxièmement, son succès est inévitablement lié à l'existence d'alternatives valables en matière de transport public.

En fait, cette mesure devrait avant tout amener les entreprises à entreprendre une gestion active de leur parking et de la mobilité de leurs employés et de leurs visiteurs.

De nombreuses réticences sont mises en vue des impacts d'une telle mesure en terme de développement économique. Il apparaît que ceux-ci sont à la fois positifs et négatifs. En effet, pour le promoteur immobilier, l'effet le plus direct est certainement une réduction du capital investi du fait de la restriction du nombre de places de parking à pourvoir. De même les coûts de maintenance seront réduits. D'un autre côté, cependant, une telle mesure peut également refroidir l'investisseur potentiel inquiet de ne pouvoir fournir le nombre de places de parking qu'il juge adéquat.

L'application d'une telle mesure à l'ensemble du territoire belge permettrait d'éviter l'implantation des entreprises dans les communes les plus souples en matière de parking. De plus, il serait plus cohérent de l'intégrer à une politique globale d'aménagement du territoire qui localise les nouveaux sites en fonction de l'accessibilité des lieux.



## INFRASTRUCTURE

MESURES LI ES L'INFRASTRUCTURE	OBJ.	CIBLE	NIVEAU	TYPE
<b>INFRASTRUCTURE POUR CYCLISTES ET/OU PI TONS</b>				
Cr ation et/ou am lioration de pistes cyclables .....	2	2	2	pull
Mise en place de nouveaux parkings v los s curis s .....	2	2	6	pull
Parkings pour v los pr s des gares et des arr ts de transports publics .....	2	2	2	pull
Mise en place de parkings v los, de douches et de vestiaires au sein des entreprises .....	2	1	1	pull
Mise en place d'un acc s plus court et/ou d'une entr e suppl mentaire pour les cyclistes et les pi tons sur le site de l'entreprise .....	2	1	1	pull
Cr ation/am lioration des espaces r serv s aux pi tons .....	2	2	2	pull
<b>INFRASTRUCTURE DE PARKING</b>				
Restriction (s lective) des places de parking .....	4	3	2	push
Mise en place de Park & Ride (parking de dissuasion) .....	2	3	2	pull
Cr ation de parkings aux abords des gares et au terminus des lignes de m tro .....	2	3	2	pull
Cr ation de parkings r serv s au covoiturage, entre autres le long des autoroutes .....	1	2	2	pull
Parkings r serv s au covoiturage sur le site de destination .....	1	1	1	pull
<b>INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT PUBLIC</b>				
D veloppement des nœuds de transports publics .....	2	2	2	pull
Syst me prioritaire pour bus et trams .....	2	3	2	pull
Cr ation de sites propres pour les bus et les trams .....	2	3	5	pull
Am lioration des plates-formes d'acc s aux transports publics (arr ts, abris, ...) .....	2	3	2	pull
Cr ation d'espaces r serv s aux v hicules transportant un grand nombre de passagers (HOV) .....	1	3	2	pull
<b>INFRASTRUCTURE ROUTI RE</b>				
Cr ation d'un p riph rique autour de Bruxelles, r serv au trafic de transit .....	4	3	2	pull
Construction d'un rseau express r gional (RER) .....	2	2	2	pull

Les mesures li es l'infrastructure sont d terminantes pour l'attrait que pr sente un mode de d placement parce qu'elles portent sur trois caract ristiques fondamentales du d placement: le confort, la dur e du d placement et la s curit .

Le **confort**. Des structures d'attente couvertes et accueillantes aux haltes des transports publics, par exemple, rendent l'attente plus agr able et l'utilisation des transports publics plus attrayante. La pr sence d'emplacements de parking et d'emplacements pour v los au lieu de destination et aux arr ts de transports public est un crit re d terminant dans le choix d'un mode de d placement. La disponibilit d'emplacements de parking tant un facteur majeur d'attrait de l'automobile, la r duction du nombre de parkings est l'une des mesures li es l'infrastructure (et aussi l'am nagement du territoire) les plus efficaces en mati re de dissuasion de l'utilisation des automobiles.

Les mesures li es l'infrastructure peuvent r duire la **dur e du d placement**: un pont au-dessus d'un cours d'eau, un raccourci sur un terrain industriel, une entr e suppl mentaire pour les cyclistes, des parkings pour v los et des places de parking l'entr e du lieu de travail pour les v hicules de covoiturage, ... sont autant de solutions permettant de gagner du temps.

Le rôle de l'infrastructure dans le domaine de la **sécurité** est indéniable. Il suffit pour s'en convaincre de penser à l'importance que revêt la sécurité des pistes cyclables, des sentiers pedestres et des passages pour piétons.

Tout un chacun est responsable de l'infrastructure sur son propre territoire: les pouvoirs publics, les entreprises, les sociétés de transports publics, ... Pour des projets plus vastes, par exemple la construction d'une piste cyclable s'étendant jusqu'à l'entrée des installations de l'entreprise, il est conseillé d'établir une collaboration entre plusieurs parties.

## ❖ PARKINGS VLOS, DOUCHES ET VESTIAIRES POUR CYCLISTES AU SEIN DES ENTREPRISES

Il est très vite apparu que la mesure choisie pour faire l'objet d'une analyse complémentaire dans le cadre de cette étude - un emplacement couvert et sécurisé pour les vlos - est un élément fondamental des mesures générales d'encouragement à l'utilisation du vlos dans les entreprises mais que, prise isolément, elle est insuffisante pour accroître le nombre de cyclistes dans l'entreprise. Un bon abri pour vlos doit être couvert, protégé contre le vol, sécurisé et situé à proximité de l'entrée des bâtiments. Certaines directives ont été formulées à cet égard. Les douches et les vestiaires avec armoires pouvant être fermés constituent un caractère moins indispensable. Ils sont surtout indiqués dans les entreprises dont une grande partie du personnel parcourt de longues distances à vlos.

L'argument souvent avancé pour expliquer l'absence d'abris pour vlos est que l'entreprise manque de place. Un argument souvent infirmé par la comparaison de l'espace nécessaire pour la création d'emplacements pour vlos avec celui que nécessitent les emplacements de parking voiture. En effet, 100 voitures occupent quelque 1.000 m<sup>2</sup> de surface de parking, ce qui représente presque dix fois l'espace nécessaire pour accueillir 100 vlos. Une solution consiste à réserver un certain nombre de places de parking voiture pour la construction d'emplacements pour vlos. Le prix n'est que rarement, voire jamais, un obstacle, surtout si l'infrastructure pour vlos est incluse dans le cadre de travaux de rénovation ou de construction.

Les communes peuvent stimuler l'implantation d'emplacements pour vlos dans les entreprises situées sur leur territoire en profitant de la demande d'un permis de bâtir pour les convaincre d'inclure une infrastructure pour vlos dans les plans de construction/rénovation et en leur fournissant des informations sur les fournisseurs et les prix. Dans le cadre d'un projet de rénovation ou de construction, ceci représente en effet un supplément de coût relativement faible, que l'entreprise n'a souvent même jamais envisagé. La commune de Gand a obtenu de bons résultats dans ce domaine. La construction de hangars vlos peut également être imposée par la commune comme préalable à l'obtention d'un permis de bâtir si elle l'estime nécessaire, par exemple pour la construction d'un complexe de cinémas dans le centre de la ville. La création d'une infrastructure pour vlos est, de l'avis de la plupart des personnes interrogées, une mesure qui peut être systématiquement imposée aux entreprises en cas de construction/rénovation.



© R. Schmets, Den Haag, Nederland\*

## Une politique cycliste globale est souhaitable

Il est difficile de prévoir dans quelle mesure des initiatives telles que la création de hangars vlos pourront se traduire par une augmentation du nombre de cyclistes. Il n'existe aucune évaluation de ce type d'effet, et elles

\* Extraits de la brochure : Transportation Demand Management; for companies with foresight; Dutch Ministry of Transport, Public Works and Watermanagement,



© R. Schmets, Den Haag, Nederland\*

n'auraient d'ailleurs que peu d'intérêt. En effet, **les chances d'obtenir de bons résultats l'aide d'une politique stimulant l'utilisation du vélo sont d'autant plus grandes si l'on combine un ensemble de mesures** - stimulants financiers, amélioration de l'infrastructure, dissuasion de l'utilisation de la voiture. Il ressort très clairement d'études, d'interviews et d'exemples pratiques que les encouragements à l'utilisation du vélo n'acquiescent vraiment leur efficacité que lorsqu'est présent un ensemble global et soigneusement conçu de mesures de stimulation de l'utilisation

du vélo et de dissuasion de l'utilisation de la voiture. Il va de soi que la responsabilité de l'élaboration de cette politique cycliste globale incombe à plusieurs acteurs principaux: les autorités locales, communales, provinciales, et fédérales, ainsi qu'aux organisations qui gèrent de la mobilité.

## **Un grand potentiel pour les mesures d'encouragement à l'utilisation de la bicyclette dans le trafic domicile-travail**

Les chiffres relatifs aux déplacements domicile-travail en Belgique montrent suffisamment qu'il est intéressant d'investir dans le vélo. L'étude nationale consacrée aux déplacements en 1999 montre que quelque 30 % des Belges habitent cinq kilomètres ou moins de leur lieu de travail, une distance qu'il est facile de parcourir à vélo. Et pourtant, 1/5 d'entre eux seulement se rend au travail à vélo. Un automobiliste sur cinq prend sa voiture pour parcourir une distance domicile-travail de cinq kilomètres ou moins. Ceci démontre l'importance du potentiel de travailleurs qu'il serait possible d'encourager à remplacer la voiture par le vélo par le biais d'une gestion de la mobilité. Dans le cas des distances de plus de dix kilomètres, le vélo peut avantageusement être proposé comme moyen de transport avant ou après les transports publics.

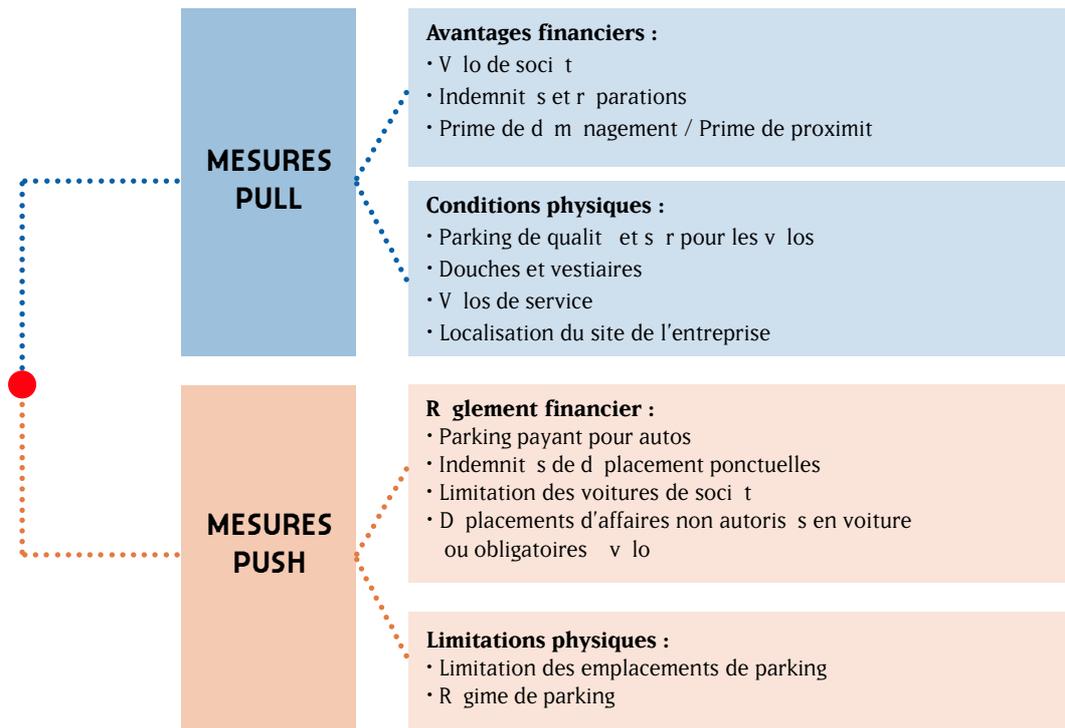
## **Importance pour l'employeur d'une politique de stimulation de l'usage du vélo**

L'augmentation du nombre de cyclistes dans l'entreprise signifie une épargne au niveau des indemnités de déplacement en voiture, du remboursement des frais de transport public, ainsi que du nombre de places de parking. Le vélo étant plus sain et moins stressant que la voiture, son utilisation se traduit par une diminution du taux d'absentéisme, une plus grande satisfaction au travail et donc une productivité accrue. Et de surcroît, les cyclistes sont ponctuels: ils ne restent pas bloqués dans les files et ne doivent pas chercher de places de parking.

\* Extraits de la brochure : Transportation Demand Management; for companies with foresight; Dutch Ministry of Transport, Public Works and Watermanagement, 1992.

## Comment l'employeur peut-il encourager l'usage du vélo au travail ?

Le choix des incitants à l'utilisation du vélo au travail doit idéalement être précédé d'une évaluation rapide du mode de déplacement des travailleurs. Une fois évaluée l'utilisation (potentielle) du vélo dans l'entreprise et dressée la liste des desiderata des cyclistes, l'employeur peut établir une sélection des mesures d'encouragement à l'utilisation du vélo qui, idéalement, devront s'accompagner d'un certain nombre de mesures de dissuasion à l'utilisation de la voiture. Le schéma suivant en présente une vue d'ensemble :



Source: CEA, (1997), *Masterplan fiets, Fiets in het vervoermanagement, maart 1997, Den Haag: Ministerie van Verkeer en Waterstaat*, p 23.

Quelques mots d'explication sur un certain nombre de mesures du schéma :

Le **vélo de société** n'a pas encore vraiment droit de cité en Belgique mais est considéré aux Pays-Bas comme l'une des mesures de base de la politique cycliste de l'entreprise. Sa popularité aux Pays-Bas est due également à la réglementation fiscale avantageuse laborable et cet aspect. Il peut s'agir ici d'un vélo d'entreprise, de l'offre d'un vélo personnel ou du prêt financé d'un vélo personnel. En Belgique, l'attribution par l'employeur d'une **indemnité** pour les déplacements à vélo est exonérée d'impôts en concurrence de 6 BEF/km depuis l'exercice 1998 (cf. infra Les mesures fiscales). Un autre incitant financier possible de la part de l'employeur est l'octroi d'une **prime de déménagement** ou d'un bonus aux travailleurs venant s'établir à distance de vélo de l'entreprise (un rayon de 7,5 km).

Pour les grandes superficies, il est important de disposer d'entrées supplémentaires pour les cyclistes (et les piétons). Si le site ne dispose que d'une seule entrée, ils doivent souvent effectuer un détour et le facteur temps est essentiel dans le choix du moyen de transport vers le travail.

La mise à disposition de **vélos de service** sur le lieu de travail facilite l'association vélo-transport public et les déplacements professionnels de courte distance vélo. L'entreprise fait ainsi l'économie d'indemnités (importantes) pour les déplacements en voiture.

Il vaut mieux prévenir que guérir: la **localisation de l'entreprise** est déterminante en ce qui concerne le potentiel cycliste. On a constaté que les entreprises jouissant d'une situation centrale, c'est-à-dire situées à proximité des quartiers résidentiels ou du centre de la ville, comptent plus de travailleurs cyclistes que les entreprises situées plus en périphérie.

On trouve également dans le schéma une série de mesures dissuasives de l'utilisation de la voiture, parmi lesquelles on effectuera avantagusement une sélection. Nous pensons ici entre autres des mesures relatives **parking**, des **indemnités pour les déplacements vélo** supérieures à celles pour les déplacements en voiture, la réduction ou la suppression des **voitures de société** et l'introduction d'un **réglement** obligeant l'utilisation du vélo pour les déplacements professionnels de courte distance.

L'entreprise peut, en s'associant éventuellement à d'autres entreprises des environs, négocier avec l'administration communale une meilleure accessibilité de l'entreprise pour les vélos et la dissolution des goulets d'étranglement sur le chemin de l'entreprise. En échange, l'entreprise peut promouvoir l'usage du vélo au travail. Les entreprises de transports publics peuvent elles aussi être impliquées dans ces négociations, notamment en ce qui concerne les abris pour vélos.

## A qui s'adresser pour de plus amples informations ?

Dans le cadre du *Nederlandse Masterplan Fiets* a été publiée une publication offrant un inventaire des possibilités offertes aux entreprises dans le cadre de l'encouragement à l'utilisation du vélo. *Ministerie van Verkeer en Waterstaat, (1992), Masterplan fiets, Werken met de fiets, Den Haag: Ministerie van Verkeer en Waterstaat.*

Vous trouverez également dans la publication *CEA, (1997), Masterplan fiets, Fiets in het vervoermanagement, maart 1997, Den Haag: Ministerie van Verkeer en Waterstaat*, un ensemble d'informations utiles concernant l'encouragement à l'utilisation du vélo dans les déplacements domicile-travail. En s'aidant de cette publication, les entreprises peuvent déterminer la proportion de vélos dans leur société, formuler des questions prioritaires et établir une sélection des mesures d'encouragement à l'utilisation du vélo.

En Belgique, vous pouvez vous adresser pour plus d'informations :

### De nationale Fietsersbond

Hopland 37 - 2000 Antwerpen - t. l.: 03/231.92.95  
<http://www.fietsersbond.be>.

### GRACQ

Groupe de Recherches et d'Action des Cyclistes Quotidiens  
 Rue de Londres 15 - 1050 Bruxelles - t. l.: 02 / 502.61.30  
<http://users.skynet.be/gracq>





## FISCALITÉ

Jusqu' présent, la fiscalité a été utilisée et conçue essentiellement en fonction d'objectifs budgétaires et de rentabilité financière. Compte tenu de la croissance de la mobilité et des nuisances qui en résultent pour l'ensemble de la société, il est désormais nécessaire d'ouvrir vers un système fiscal qui participe à la politique de mobilité durable. L'amélioration de la mobilité devra nécessairement passer par des mesures fiscales contraignantes qui conduiront progressivement à un changement de mentalités et de comportements en matière de déplacements. Lors des tables rondes de la mobilité organisées en 1999 par le Ministre des transports, la majorité des intervenants ont ainsi affirmé que la fiscalité était un moyen fort pour initier de nouveaux comportements en matière de mobilité. En particulier, la fiscalité relative aux déplacements domicile-travail constitue un outil intéressant pour induire le passage de l'automobile vers les modes de transport alternatifs. Dans sa déclaration de politique fiscale du 17 octobre 2000, le gouvernement fédéral témoigne de son intention d'utiliser cet outil.

### Extrait de la déclaration de politique fiscale du 17 octobre 2000 :

" Le Gouvernement prend une série de mesures pour aiguiller la demande de mobilité de la voiture vers d'autres modes de transport. Ainsi, sans toucher aux possibilités de réductions applicables actuellement à la voiture, le Gouvernement accordera à tous les moyens de transport une réduction réelle de 6 BEF par km jusqu'à 50 kilomètres aller simple. Le remboursement par l'employeur des frais de transport en commun n'est plus considéré comme un avantage de toute nature. On encourage ainsi l'employeur à élaborer des plans de transport d'entreprise qui seront intégrés dans le bilan social des entreprises. "

### Pour y voir plus clair

La fiscalité est un domaine assez complexe. Si on regarde plus particulièrement les mesures liées à la mobilité, la fiscalité peut jouer au niveau des employeurs, au niveau des employés, mais aussi au niveau de la taxation des véhicules.

Au niveau des employeurs, la fiscalité peut les inciter à prendre la mobilité de leurs travailleurs en main, en les encourageant par exemple à élaborer des plans de transport ou à octroyer des primes à leurs employés qui utilisent des modes de transport durables.

Au niveau des employés, la fiscalité peut les inciter à se rapprocher de leur lieu de travail ou à utiliser plus fréquemment des modes alternatifs à la voiture, ce qui est favorable à une mobilité durable.

Au niveau de la taxation des véhicules, la variabilisation des taxes sur l'automobile qui consiste à taxer plus l'utilisation (notamment en augmentant les taxes sur les carburants) et à taxer moins la possession d'un véhicule (par exemple en diminuant les taxes de mise en circulation) est préconisée par plusieurs experts en mobilité. Pour favoriser une mobilité plus durable, une taxation des véhicules variable selon des critères environnementaux est également encouragée.



## Les mesures fiscales sont avant tout des mesures d'accompagnement

Chaque mesure fiscale prise isolément n'aura qu'un effet limité sur la mobilité. Comme le démontre une étude menée par le Ministère des transports aux Pays-Bas<sup>2</sup> sur l'impact de différentes mesures fiscales, l'effet sur la mobilité sera d'autant plus important si plusieurs mesures fiscales visant le même objectif sont combinées. Un ensemble de mesures fiscales est donc nécessaire pour favoriser un changement de comportement en matière de déplacement.

Mais les mesures fiscales ne suffisent pas elles seules pour améliorer la mobilité. Elles seront toujours prises en tant que mesures accompagnant d'autres mesures (non fiscales) qui appartiennent à différentes catégories.

L'instrument fiscal utilisé dans le cadre d'une politique de mobilité durable doit cependant être utilisé de façon adéquate pour ne pas entraver d'autres politiques mises en œuvre (au niveau fédéral comme au niveau européen).

Dans le tableau suivant, l'ensemble des mesures fiscales susceptibles d'améliorer la mobilité des personnes sont numérotées. Cette fiscalité concerne alternativement les employeurs ou les employés, sous la forme d'incitants fiscaux (des déductibilités fiscales ou des exonérations fiscales) ou sous la forme de nouvelles taxations (pour les parkings ou pour les voitures de société, par exemple). Pour l'ensemble des contribuables, cette fiscalité intervient aussi au niveau de la taxation des véhicules. Précisons que l'ensemble des mesures fiscales répertoriées ci-dessous n'ont pas été évaluées. Les mesures listées ne peuvent être considérées comme des recommandations.

MESURES FISCALES	OBJ.	CIBLE	NIVEAU	TYPE
<b>FISCALITÉ CONCERNANT L'EMPLOYEUR</b>				
<b>◆ DUCTIBILITÉS FISCALES</b>				
Déductibilité fiscale pour l'employeur des frais occasionnels dans le cadre de la mise en œuvre d'un plan de transport .....	1	2	3	pull
Suppression ou diminution de la déductibilité fiscale des frais liés aux voitures de société et supportés par les employeurs .....	1	2	3	push
Suppression de la déductibilité fiscale des coûts liés à la construction de places de parking .....	1	2	3	push
Suppression de la déductibilité des frais inhérents aux parkings payants .....	1	2	3	push
Incitants fiscaux permettant de développer le télétravail et les téléconférences.....	5	1	3	pull
<b>◆ EXONÉRATIONS FISCALES</b>				
Exonération des cotisations l'ONSS pour les primes accordées par l'employeur à ses employés pour l'utilisation de modes de transport durables .....	2	1	3	pull
<b>◆ TAXATIONS</b>				
Taxation des places de parking privées non-résidentielles .....	1	3	3	push
Taxation, sous la forme de cotisations sociales, du remboursement par l'employeur des déplacements en voiture .....	1	3	3	push
Diminuer davantage les droits d'accises sur le diesel utilisés par les transports publics et par les transports collectifs organisés par les employeurs pour leurs employés (actuellement exonération de 2BEF/l) .....	2	3	4	pull
<b>FISCALITÉ CONCERNANT L'EMPLOYÉ</b>				
<b>◆ DUCTIBILITÉS FISCALES</b>				
Déductibilité fiscale des déplacements domicile-travail identique quelque soit le mode de transport ou plus importante pour les modes de transport durables .....	2	1	3	pull
Déductibilité fiscale des frais de déplacement domicile-travail plus importante pour les employés habitant à proximité de leur lieu de travail .....	1	1	3	pull

<sup>2</sup> Cf. Ministerie van Verkeer en Waterstaat (1995), De effecten van fiscale maatregelen op mobiliteit, woningmarkt en arbeidsmarkt, Rotterdam, Hoofdrapport, p. 44

Suppression ou réduction de la déductibilité des frais de déplacements pour les employés qui pratiquent l'autosolisme .....	1	1	3	push
Déductibilité de 6BEF/km maintenue pour les chauffeurs qui pratiquent le covoiturage et reçoivent une rémunération des passagers .....	2	1	3	pull
Suppression totale de la déductibilité fiscale des déplacements domicile-travail .....	1	1	3	push
Déductibilité des frais de déménagement pour l'employé dans le cas d'une nouvelle adresse de travail .....	5	1	3	pull
Déductibilité des frais de parking de dissuasion (Park & Ride) pour les employés .....	2	1	3	pull
<b>◆ EXON RATIONS FISCALES</b>				
Exonération fiscale pour l'employé du total du remboursement par l'employeur des abonnements en transport public .....	2	1	3	pull
Exonération d'impôt pour l'employé du total de la prime éventuellement accordée par l'employeur pour l'utilisation de modes de transport durables .....	2	1	3	pull
Exonération fiscale pour l'employé du remboursement par l'employeur des frais de déménagement de l'employé qui se rapproche de son travail .....	5	1	3	pull
<b>◆ TAXATIONS</b>				
Imposition de l'employé en possession d'une voiture de société en fonction de l'utilisation réelle des fins privées .....	1	3	3	push
Taxation en tant qu'avantage en nature des places de parking mises gratuitement à disposition des employés .....	1	3	3	push
<b>FISCALITE LIÉE AU LOGEMENT</b>				
Encourager les employés à habiter plus près de leur travail par l'adaptation des frais d'enregistrement .....	1	3	3	pull
Fiscalité favorable à la restauration des logements anciens aux centres-villes .....	1	3	2	pull
<b>TAXATION DES VÉHICULES</b>				
<b>◆ TAXES À L'ACHAT</b>				
Réduction ou suppression des taxes de mise en circulation et de circulation .....	1	3	3	pull
Taxes de mise en circulation fonction de critères environnementaux du véhicule .....	6	3	3	push
Taux de TVA à l'achat d'un véhicule variable suivant des critères écologiques .....	6	3	3	push
Diminution de la TVA à l'achat d'un véhicule .....	1	3	3	pull
Dispositions fiscales (en termes d'amortissement) favorables aux véhicules électriques de sociétés .....	6	2	3	pull
<b>◆ TAXES À L'UTILISATION</b>				
Augmentation du prix du carburant (taxe) .....	1	2	4	push
Taxe de circulation liée aux kilomètres parcourus .....	1	3	3	push
Taxation plus avantageuse des carburants plus écologiques .....	6	3	3	pull
Taxe à l'utilisation d'un véhicule qui intègre les coûts du transport .....	1	3	3	push
Incitants fiscaux à l'utilisation d'un véhicule électrique .....	6	3	3	pull
Taxe de circulation fonction du rapport nombre de personnes du ménage / nombre de véhicules .....	1	3	3	push
Taxe de circulation liée aux résultats du contrôle technique .....	6	3	3	push
Taxe sur l'énergie .....	1	3	3	push
Réduction progressive du différentiel actuel en faveur du diesel. ....	1	3	3	push

## ❖ EXON RATION, POUR L'EMPLOYEUR, DES COTISATIONS L'ONSS POUR LES PRIMES ACCORDES LORS DE L'UTILISATION DE MODES DE TRANSPORT DURABLES ET EXON RATION D'IMPÔT, POUR L'EMPLOYÉ BENEFICIAIRE, DU MONTANT TOTAL DE LA PRIME

Actuellement les employeurs peuvent, s'ils le souhaitent, octroyer certaines primes à leurs employés. Pour améliorer la mobilité, les employeurs pourraient donc accorder des primes aux travailleurs qui choisissent une mobilité plus durable, par exemple ceux qui pratiquent le covoiturage, ceux qui viennent travailler à vélo ou à pied, ceux qui n'utilisent pas le parking de l'entreprise ou encore ceux qui démangent et se rapprochent de leur lieu de travail. De manière générale, ce système de primes pourrait être prévu, soit dans un accord sectoriel, soit au niveau de l'entreprise (dans le cadre de la réalisation d'un plan de transport, par exemple).

### Comment sont taxées ces primes dans le système fiscal actuel?

Selon la législation fiscale actuelle, de telles primes sont soumises aux cotisations de sécurité sociale comme tout autre revenu, contrairement aux remboursements pour les frais de déplacements domicile-travail qui sont de leur côté exonérés. Ces primes sont totalement déductibles fiscalement pour l'employeur, à titre de charges professionnelles. De son côté, l'employé bénéficiaire est exonéré d'impôt sur ces primes en concurrence toutefois d'un montant maximum de 6 000 BEF. Les montants supplémentaires sont soumis à l'impôt comme tout autre revenu.

Une législation particulière est appliquée depuis l'exercice 1998 (revenu de 1997) pour l'indemnité accordée aux employés qui viennent travailler à vélo. L'employé est exonéré d'impôt en concurrence de 6 BEF au km (ce qui est plus intéressant que l'exonération de 6 000 BEF) et l'employeur est exonéré de cotisations sociales, également en concurrence de 6 BEF au km maximum. Si l'employeur décide donc d'accorder une indemnité à vélo plus importante, par exemple 8 BEF au km, les 2 BEF supplémentaires seront soumis à l'impôt pour l'employeur et pour l'employé. Ce qui n'incitera pas l'employeur à accorder cette indemnité supplémentaire.

### Comment rendre le système de primes plus attractif?

La mesure fiscale proposée prévoit une exonération de cotisations sociales pour l'employeur et une exonération d'impôt pour l'employé du montant total de la prime accordée. En tant qu'avantage fiscal, cette mesure est tout fait acceptable, aussi bien au niveau des employeurs que des employés.

Comme toute mesure fiscale, cette mesure doit être prise au niveau fédéral et nécessite une réforme fiscale. Elle mettra donc un certain temps pour être réalisée mais est tout fait faisable moyennant une certaine volonté politique. Cette mesure fiscale est d'ailleurs nécessaire pour que le système de primes mis en place pour favoriser l'utilisation de modes de transport durables soit attractif et donc acceptable. Si un employeur décide, sur base volontaire, d'accorder une prime supérieure à 6 000 BEF à ceux qui utilisent des modes durables ou une indemnité à vélo supérieure à 6 BEF au km, il sera exonéré de cotisations sociales sur ces primes et sera donc incité à le faire; d'autre part, l'avantage octroyé à l'employé sera bien réel puisque celui-ci ne sera pas taxé pour le surplus. Pour éviter des abus, un contrôle sera cependant nécessaire pour vérifier que ces primes sont effectivement octroyées en vue d'une mobilité durable.



En Belgique, on estime que la double mesure (l'octroi de primes et son exonération fiscale) est théoriquement efficace pour imposer un transfert modal mais, en pratique, son efficacité n'a pas encore été démontrée. À l'étranger, certaines études ont mis en évidence l'importance de cette mesure sur la mobilité durable. Ainsi, l'analyse de l'impact du système fiscal existant au Royaume-Uni réalisée par Potter, Rye et Smith (1998) montre que l'octroi de primes en vue d'une mobilité plus durable et l'exonération fiscale de ces primes figurent parmi les mesures les plus efficaces pour inciter les employeurs à réaliser un plan de transport.

## Pour en savoir plus

Pour obtenir un état des lieux général sur les dispositions fiscales actuelles portant sur les déplacements, on peut se référer :

- ◆ au code des impôts sur les revenus 1992 (CIR 92) : articles 38, 65 et 66 ;
- ◆ l'arrêté royal d'exécution du code des impôts sur les revenus 1992 : article 18 et tableau, section III de l'annexe 1.

Les articles suivants permettent aussi de mieux comprendre la législation fiscale relative aux frais de déplacement entre le domicile et le lieu de travail :

- ◆ L. Bracke et X. Cloquet, Chemin du travail – Implications fiscales, Revue Générale de Fiscalité 8, septembre 1996, p. 222-232
- ◆ B. Mariscal, C. Fischer et L. Fischer, La voiture et la législation fiscale (I), Orientations 2, février 1995, p. 54-64
- ◆ B. Mariscal, C. Fischer et L. Fischer, La voiture et la législation fiscale (suite), Orientations 4, avril 1995, p. 109-124

<sup>1</sup> Cf. Potter, Rye and Smith (1998), Tax and Green Transport Plans, Open university/London Transport Planning



# TARIFICATION

Au même titre que la fiscalité, la tarification des infrastructures routières (routes, parkings, accès au centre ville,...), c'est-à-dire le fait de faire payer leur utilisation constitue un outil important de gestion de la mobilité.

Il est largement admis aujourd'hui que le prix actuel du transport ne reflète pas son coût global réel. La mobilité est devenue trop bon marché pour le consommateur et trop chère pour la société. Ceci se traduit par une demande artificiellement haute. La tarification est proposée par différents économistes pour permettre une meilleure internalisation des coûts externes du transport, l'idée étant de faire payer aux usagers l'intégralité des coûts économiques, sociaux et environnementaux, qu'ils provoquent. Étant donné que l'automobiliste est souvent peu conscient du coût réel de son déplacement, la tarification permettrait de lui donner un signal clair qui le conduise à choisir le mode de déplacement qu'il juge le plus efficient en toute connaissance de cause.

Les mesures de tarification concernent principalement les routes et les parkings. Elles ont été mises en place dans de nombreuses villes européennes.

Un autre aspect de la tarification concerne le coût d'utilisation des modes de transport alternatifs à la voiture. Une réduction des tarifs permettrait de les rendre plus attractifs et donc, de susciter un transfert modal de la voiture vers ces alternatives.

TARIFICATION

MESURES RELATIVES LA TARIFICATION	OBJ.	CIBLE	NIVEAU	TYPE
<b>TARIFICATION DES INFRASTRUCTURES</b>				
Système de tarification des parkings .....	1	3	6	push
Gratuit des parkings à l'abord des gares, des stations de métro .....	2	3	2	pull
Système de tarification des routes .....	1	3	2	push
Obligation pour les villes de mettre en place une tarification des parkings dont le seuil minimal est fixé .....	1	3	3	push
Tarif minimum pour parkings, y compris les parkings des centres commerciaux, ... aux bords des villes .....	1	3	2	push
Élimination du parking de longue durée en centre ville via tarification progressive .....	1	3	2	push
Obligation pour les employeurs de faire payer le prix des places de parking à leurs employés .....	1	1	1	push
Restriction routière sélective: contrôle de l'accès à certains points du réseau routier suivant le jour, l'heure, le type de véhicule, l'usage du véhicule .....	4	3	5	push
<b>TARIFICATION DES TRANSPORTS PUBLICS</b>				
Tarifs préférentiels de transport public pour les entreprises réalisant un plan de transport .....	2	1	2	pull
Réduction du prix des transports publics .....	2	3	2	pull
Période de tarifs promotionnels des abonnements aux transports publics .....	2	3	2	pull

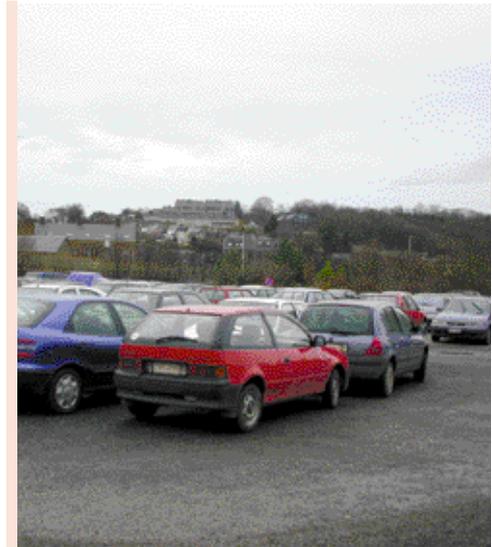
## ❖ OBLIGATION POUR LES EMPLOYEURS DE FAIRE PAYER LE PRIX DU PARKING LEURS EMPLOYÉS OU DE DONNER UNE PRIME AUX EMPLOYÉS QUI N'UTILISENT PAS DE PLACES DE PARKING

### Un signal clair

Les parkings que l'employeur fournit à ses employés ont un coût (construction, entretien, location,...). Ce constat conduit à une double réflexion :

D'une part, et comme cela a déjà été souligné, les coûts que l'automobiliste paie ne représentent qu'une fraction du coût réel engendré et supporté par l'ensemble de la société. Le paiement par l'employeur des coûts de parking de ses employés participe à ce décalage. La tarification du parking permettrait de donner un signal direct au conducteur quant au coût d'un déplacement spécifique.

D'autre part, le parking gratuit fourni par l'employeur peut être considéré comme un avantage en nature. Or cet avantage ne profite qu'à une partie des employés, les automobilistes. La tarification des parkings ou l'octroi d'une prime aux employés n'utilisant pas de place de parking irait dans le sens d'une plus grande équité entre les travailleurs.



### Une efficacité démontrée

De nombreuses expériences témoignent du succès de cette mesure en terme de transfert modal. Ainsi, il apparaît que les plans de transport d'entreprises qui conduisent aux plus fortes réductions de l'autosolisme (entre 10 et 40%) sont ceux qui s'appuient sur une gestion active (accès limité, tarification ou prime,...) de leurs parkings. Le succès de tels programmes dépend du traitement des tarifs pratiqués ou de la prime attribuée, mais également de facteurs externes tels la disponibilité et le prix des parkings dans les environs immédiats de l'entreprise ainsi que de l'existence d'alternatives valables en matière de transport public.

La tarification des parkings sera d'autant plus efficace en terme de changement de comportement qu'elle sera intégrée à d'autres mesures d'accompagnement. Ces dernières permettront par ailleurs de faire accepter plus facilement la mise en place d'un système de tarification.

### Une mesure impopulaire

La plus grande difficulté pour la mise en place d'un système de tarification des parkings est liée à son acceptabilité. Les différents interlocuteurs belges interrogés jugent cette mesure très impopulaire tant pour les employés que pour les employeurs, ces derniers n'ayant pas intérêt à contenter les premiers. Une différence se marque ici entre le sud et le nord du pays. En Flandre, la résistance serait moins vive pour autant que cette mesure soit compensée par différentes mesures incitatives prises dans le cadre d'un plan de transport.

## Plutôt une prime ?

L'instauration d'une prime pour les personnes n'utilisant pas de place de parking paraît plus facile à faire admettre, bien que les syndicats soient très réticents. Par contre, son financement pose problème. Pour le patronat, l'octroi d'une telle prime ne peut être une obligation pour l'employeur.

Tarifification et prime sont considérées par beaucoup comme peu équitables à l'égard des personnes n'ayant pas d'alternative à la voiture pour rejoindre leur travail. De manière générale, la plupart des personnes interrogées dans le cadre de cette étude doutent de l'efficacité de cette mesure.

### **Un exemple de gestion active des parkings : le cas de la Haute Ecole de la Province du Limbourg - Heerlen.**

Suite au déménagement de l'école vers un nouveau site, l'école s'est trouvée confrontée à un manque important de places de parking pour son personnel (150 places disponibles pour une demande de 280). Un plan de transport a alors été développé basé principalement sur une gestion des parkings. Une première étape a consisté sur base de différents critères à déterminer les personnes n'ayant pas d'alternatives valables à la voiture pour leurs déplacements. Ceux-ci, soit 36 personnes, se sont vus attribuer une place de parking, de même que les équipages de covoitureurs d'au moins 3 personnes. Tous les autres employés ont reçu 60 "points parkings", chaque point donnant droit à une journée de parking.

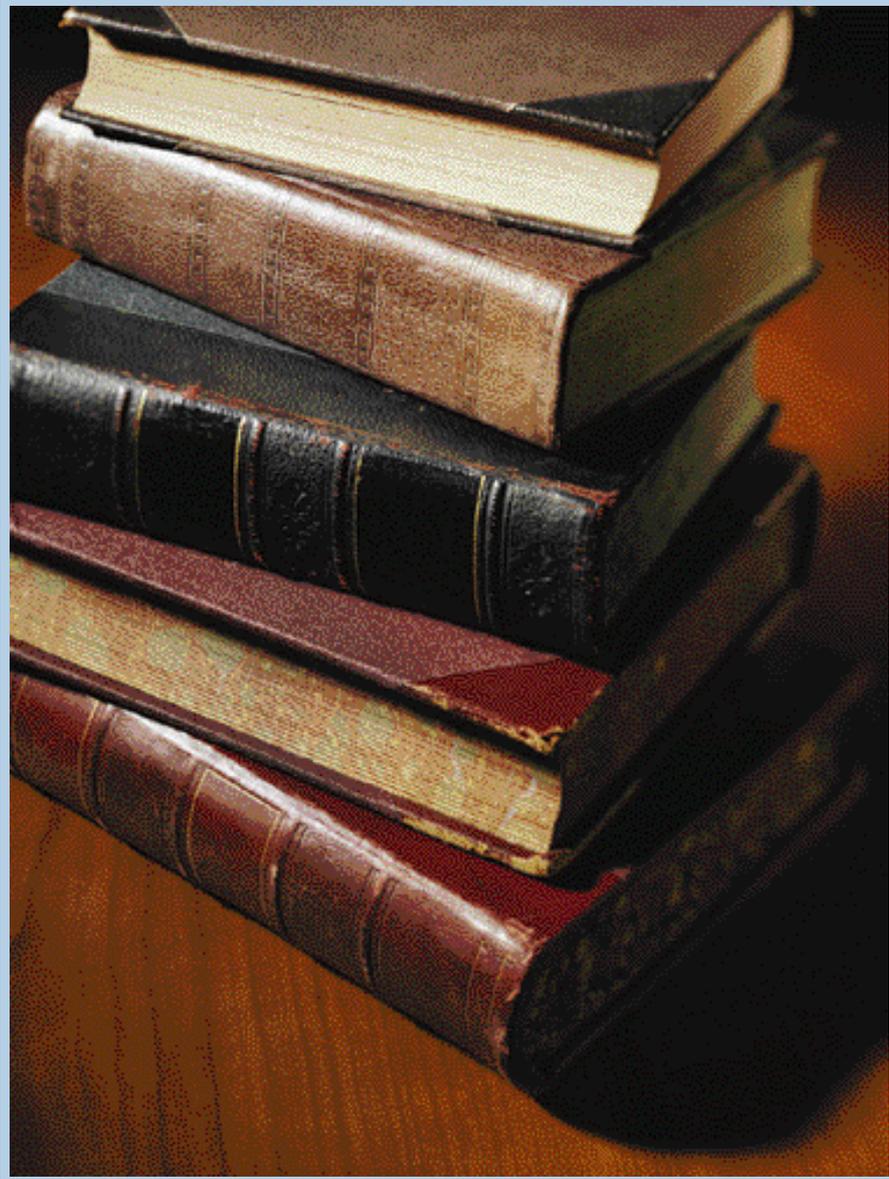
Les employés qui vivent à moins de 15 km, ont ainsi la possibilité de recevoir tous les 5 ans une contribution de 20.000 BEF pour l'achat d'un vélo et chaque année une prime de 4500 BEF pour autant que chaque année ils abandonnent 45 de leurs "points parkings".

Ceux qui vivent à plus de 7.5 km de leur travail, peuvent obtenir le remboursement de leur abonnement en transport public (avec un maximum de 20 000 BEF par an) ainsi qu'une prime de 4500 BEF en échange de 45 points parking.

Un système de covoiturage a été mis en place. Les covoitureurs peuvent combiner leurs "points parking". De plus, les points qui ont été changés par les cyclistes et les usagers des transports publics leurs sont réalloués.

Les employés peuvent également changer les points qui leur restent contre 100 BEF le point.

S'il est vrai que le système a rencontré de nombreuses résistances de la part des employés pour sa mise en place, l'objectif a été atteint. En effet, en juin 1999, l'école comptait parmi les membres de son personnel 134 cyclistes, 55 usagers des transports publics et 40 covoitureurs. Le problème des places de parking a ainsi été résolu.



## LÉGISLATION - REGLEMENTATION DU TRAVAIL

MESURES RELATIVES	LA LÉGISLATION ET/OU LA REGLEMENTATION DU TRAVAIL	OBJ.	CIBLE	NIVEAU	TYPE
<b>CONCERNANT LES REMBOURSEMENTS DES DÉPLACEMENTS</b>					
Remboursement des déplacements domicile-travail identique quel que soit le mode de transport utilisés		2	3	3	pull
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		2	3	1	push
Frais de déplacements domicile-travail remboursés à 9 BEF/km au lieu de 6 BEF/km pour covoiturage prouvé		1	3	3	pull
Mise en place, dans le cadre des CCT, de systèmes de remboursements des déplacements domicile-travail qui privilégient les modes de transport durables		2	1	1	pull
<b>CONCERNANT LES PLANS DE TRANSPORT</b>					
Obligation (ou incitation) pour les entreprises d'élaborer des plans de transport		1	2	3	push/(pull)
Subsides octroyés aux entreprises dont les résultats du plan de transport sont sensibles		1	3	3	pull
<b>CONCERNANT LA REGLEMENTATION DU TRAVAIL</b>					
Flexibilité des horaires de travail en entreprise		3	1	3	pull
<b>CONCERNANT LES ACCORDS SECTORIELS</b>					
Accord sectoriel pour un système de cotisations pour cyclistes (domicile-travail)		2	1	3	pull
Accord sectoriel pour la mise en place d'une cotisation ristournée aux employés qui choisissent des modes de transport durables		2	1	2	pull
<b>AUTRES REGLEMENTATIONS</b>					
Obligation pour les employeurs d'utiliser au moins 50% des dépenses réalisées pour les déplacements de leurs employés vers les modes de transport durables		2	1	3	push
Obligation pour les communes ou les villes d'élaborer des plans de mobilité		1	3	2	pull
Acquisition de véhicules propres par les collectivités publiques		6	2	2	pull
Permettre aux véhicules moins polluants de bénéficier d'une plus grande liberté de circulation		6	3	2	pull
Reorienter le budget public alloué au transport vers les transports alternatifs		2	3	3	push
Participation des entreprises au financement des transports publics		2	2	2	push

La législation et certaines réglementations, par leur caractère contraignant, peuvent avoir un effet direct sur la mobilité. Ainsi, la loi de 1962 oblige les employeurs à intervenir dans le remboursement des déplacements domicile-travail des travailleurs qui utilisent les transports publics (train ou bus-tram-métro). Cette loi propose donc un avantage financier pour les employés et peut inciter certains à utiliser les transports publics pour venir au travail.

Dans le secteur privé ce remboursement obligatoire est soumis à deux conditions (une condition de revenu et une condition de distance pour les bus-tram-métro), certaines conventions collectives de travail sectorielles ont prévu des conditions plus favorables en supprimant par exemple une des deux conditions (ainsi dans l'industrie chimique on a supprimé le plafond de revenu et dans les services de garde on a supprimé la condition sur la distance). Dans les secteurs concernés, les CCT favorisent donc l'utilisation de modes de transport durables par des mesures incitatives.

<sup>1</sup> Voir à ce propos la convention collective du travail du 5 mars 1991 rendue obligatoire par l'arrêté royal du 21 mai 1991.

On peut aussi par des mesures légales contraignantes mener une politique qui encourage l'utilisation des transports publics ou d'autres modes durables, par exemple en obligeant les entreprises à réaliser des plans de transport.

Imposer «une participation» des entreprises au financement des transports publics (comme c'est le cas en France avec le «versement transport») et permettre ainsi d'améliorer la qualité des services offerts pourrait aussi indirectement influencer la mobilité.

## ❖ LA FLEXIBILITÉ DES HORAIRES DE TRAVAIL

### Une réduction des problèmes de congestion

Peu d'études s'intéressent à l'impact d'une flexibilité accrue des horaires de travail en entreprise sur la mobilité. De l'information recoltée, il ressort qu'un étalement et une souplesse des heures de travail a un effet direct sur les risques de congestion aux heures de pointe.

Ainsi, un certain nombre d'expériences menées en France montrent que, lorsqu'elle est bien coordonnée, cette mesure est efficace en terme de réduction des problèmes de congestion<sup>5</sup>.

### Un accueil favorable

Cette mesure est généralement jugée acceptable par les différents acteurs économiques et sociaux pour autant qu'elle soit mise en place sur une base volontaire. Un système basé sur des plages horaires d'arrivée et de départ est mieux perçu qu'une liberté totale dans le choix de son horaire. Cette flexibilité est d'ailleurs déjà pratiquée par de nombreuses entreprises et administrations. Certains mettent cependant des réserves sur la flexibilité des horaires de travail et soulignent la difficulté voire l'impossibilité de mettre en place un tel système pour certaines entreprises (travail d'équipes sur machine de production,...) ou certaines catégories de travailleurs (chauffeurs de bus,...)

### Des effets discutables

Beaucoup doutent de l'efficacité d'une telle mesure tant donné qu'une fois la flexibilité établie, une majorité des employés continue d'arriver et repartir aux mêmes heures pour répondre des contraintes familiales ou privées. Pour être vraiment efficace en terme de réduction, il faudrait imposer un décalage d'horaire col-



<sup>5</sup>CERTU (1994), Les enjeux des politiques de déplacement dans une stratégie urbaine, Ministère de l'Équipement des Transports et du Tourisme, France, 368p.

lectif, ou autoriser la flexibilité uniquement aux utilisateurs de modes de transport durable, ce qui est jugé complètement inacceptable.

Les effets sur l'utilisation de la voiture restent peu connus. D'aucuns prétendent que cette mesure favoriserait l'utilisation des transports publics en permettant chacun de mieux s'adapter sur leurs horaires. Elle permettrait également de réduire les pics de fréquentation des transports publics et conduirait ainsi à une meilleure gestion de leurs ressources. Pour d'autres, elle risque de favoriser l'autosolisme, d'une part, en permettant aux employés d'éviter les heures d'hyperpointe et, d'autre part, en favorisant des déplacements lorsque l'offre en transport public est moindre.

Certaines études menées aux USA montrent que s'il existe bel et bien un lien entre la flexibilité des horaires de travail et le pourcentage d'employés pratiquant le covoiturage, ce lien n'est pas toujours clair. Ainsi dans certains cas, cette flexibilité entraîne une part plus importante du covoiturage, tandis que dans d'autres cas, c'est l'inverse qui est observé.

### En bref...

De l'avis général des personnes interrogées, la flexibilité des horaires de travail est plus considérée dans une perspective économique et sociale que dans une optique de gestion de la mobilité.

## ❖ MISE EN PLACE DANS LE CADRE DES CONVENTIONS COLLECTIVES DE TRAVAIL (CCT) DE SYSTÈMES DE REMBOURSEMENTS DES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL QUI PRIVILÉGIENT LES MODES DE TRANSPORT DURABLES

Tant les employeurs que les employés estiment que c'est au niveau des CCT que les systèmes de remboursements des déplacements domicile-travail peuvent être prévus. Une telle négociation est tout à fait acceptable et réalisable. Pour éviter que la mesure soit discriminatoire, il faudra cependant tenir compte des habitants des zones rurales qui n'ont pas d'autres choix que la voiture. Pour que la mesure soit efficace et induise un transfert modal, il sera donc nécessaire d'offrir à tous les travailleurs une bonne alternative à la voiture particulière.

### Qu'est-ce qu'une CCT?

Une CCT est une convention conclue entre un patron, d'une part, et les représentants d'un syndicat d'ouvriers ou d'employés, d'autre part, pour régler les conditions de travail faisant l'objet de contrats individuels. Parmi ces conditions de travail figurent notamment les systèmes de remboursements pour les déplacements domicile-travail. Le choix d'un système de remboursement plutôt qu'un autre peut donc influencer le choix modal du travailleur pour ses déplacements domicile-travail.

Certaines CCT sont générales et fixent les conditions de travail pour l'ensemble des travailleurs (ainsi par exemple, la CCT de mars 1991 a fixé, pour l'ensemble des travailleurs du secteur privé, deux conditions nécessaires

pour l'obtention du remboursement des déplacements domicile-travail effectués en transport public); d'autres CCT sont sectorielles et fixent des conditions particulières applicables uniquement dans certains secteurs d'activité (ainsi par exemple, dans l'industrie de la chimie, une CCT sectorielle a supprimé le plafond sur le revenu fixé dans la CCT générale de mars 1991).

### **Toute CCT nécessite une négociation préalable**

Ces CCT doivent toujours être négociées au préalable au sein d'une commission paritaire. Ces négociations sont parfois longues mais nécessaires et les CCT qui en résultent représentent un outil important pour contribuer à une meilleure mobilité.

### **Que peut-on changer dans les CCT actuelles pour améliorer la mobilité des travailleurs?**

Pour les déplacements domicile-travail effectués en transport public (train ou bus-tram-métro), les remboursements - obligatoires depuis la loi de 1962 - sont actuellement soumis, pour les travailleurs du secteur privé, à deux conditions: une condition de revenu (1 200 000 BEF brut par an maximum) et une condition de distance pour les bus-tram-métro (5 km minimum), ce qui n'est pas le cas dans le secteur public.

Si on veut inciter les travailleurs à utiliser les transports publics pour venir au travail, on pourrait donc pour l'ensemble du secteur privé négocier la suppression de ces deux conditions en modifiant la convention collective du travail de mars 1991 (qui avait fixé ces deux conditions). En attendant que cette mesure générale soit appliquée, on pourrait discuter la suppression de ces deux conditions dans des conventions collectives de travail sectorielles, comme c'est déjà le cas partiellement dans certains secteurs.



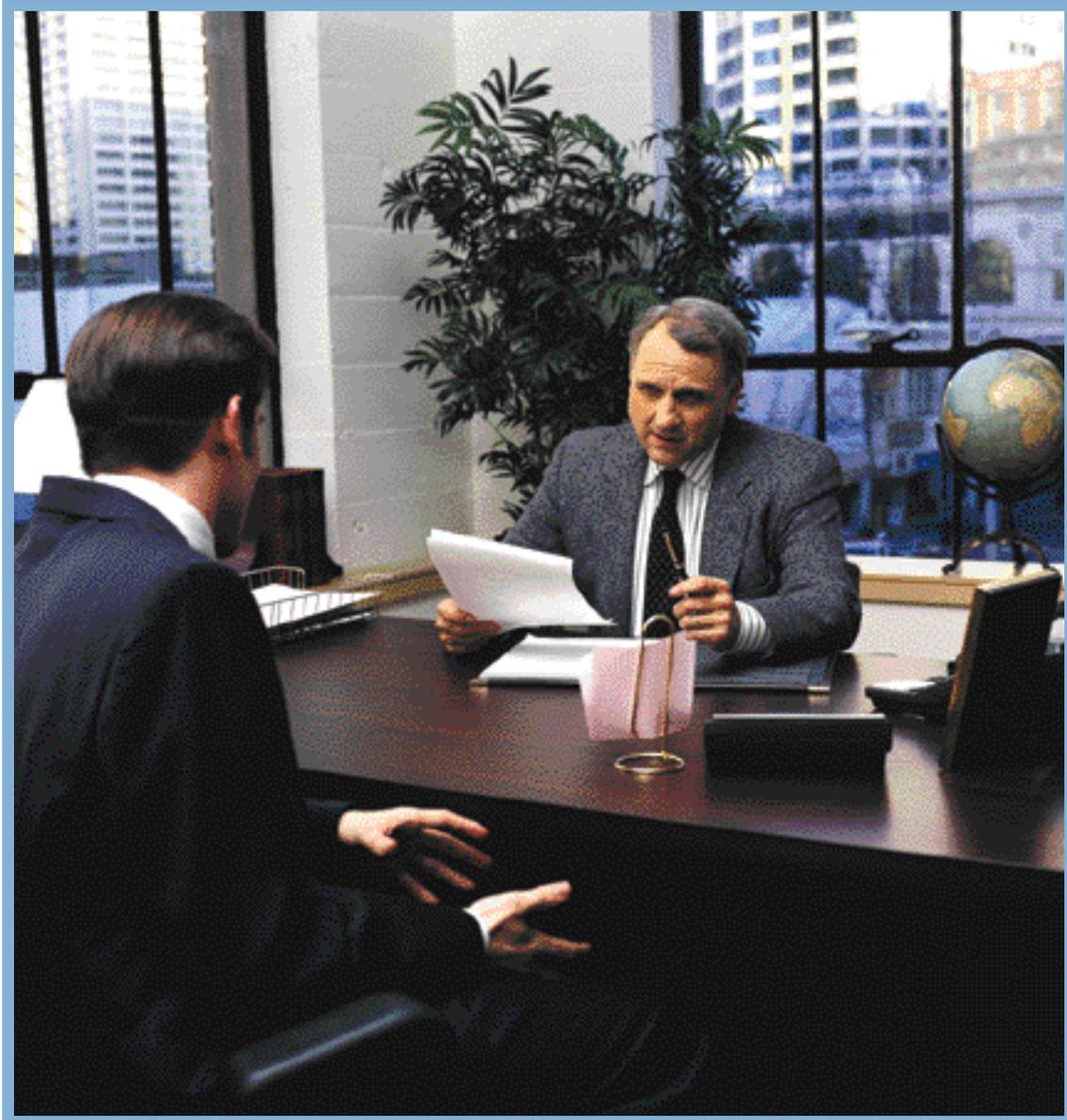
Pour les déplacements domicile-travail effectués en voiture, la loi de 1962 ne prévoit pas de remboursements mais de nombreux secteurs d'activités les ont prévus soit dans une clause du contrat de travail, soit dans une convention d'entreprise ou dans une convention collective de travail. Certaines conventions prévoient ainsi un mode de calcul identique que l'on utilise sa voiture particulière ou un transport public (c'est le cas notamment dans le secteur hospitalier), ce qui favorise le recours à la voiture particulière et va à l'encontre d'une mobilité durable.

Pour éviter cette situation qui n'incite pas au transfert modal de la voiture vers un mode durable, on pourrait donc diminuer, voire même supprimer ces remboursements en faveur de la voiture, de façon générale en prévoyant cette mesure dans une convention collective de travail (qui pourrait être rendue obligatoire par arrêté royal) ou, à défaut, dans des conventions collectives sectorielles. L'augmentation des remboursements liés aux modes durables pourrait ainsi être financée par une diminution des remboursements liés à la voiture.



© photo ICARO\*

\* Extrait de : «Car-pooling, le covoiturage, pour un usage plus rationnel du transport individuel» du projet Icaro de la Commission européenne



AVANTAGES

## AVANTAGES ACCORDÉS PAR L'EMPLOYEUR

Certains avantages accordés par l'employeur peuvent conduire à une mobilité plus durable. Ainsi par exemple, si l'employeur augmente son intervention financière dans les frais d'abonnements de ses employés, s'il octroie des primes à ceux qui font du covoiturage ou à ceux qui utilisent des modes de transport durables (la marche, le vélo ou les transports publics), les employés concernés seront incités à abandonner leur voiture particulière pour se rendre au travail.

De son côté, la diminution d'avantages en faveur de la voiture, comme par exemple la suppression ou la restriction du remboursement accordé par l'employeur à ceux qui utilisent leur voiture particulière renforcera les mesures qui visent à réduire l'autosolisme et à favoriser le transfert modal.

Si on veut atteindre un objectif de mobilité durable, la diminution d'avantages à ceux qui utilisent leur voiture particulière devra, pour être efficace, être introduite en même temps qu'une augmentation des avantages pour ceux qui utilisent un mode de transport durable.

Dans le tableau suivant sont repris différents avantages que l'employeur pourrait accorder à ses employés en vue d'encourager une mobilité plus durable.

AVANTAGES ACCORDÉS PAR L'EMPLOYEUR	OBJ.	CIBLE	NIVEAU	TYPE
<b>INTERVENTION DE L'EMPLOYEUR DANS LES FRAIS DE DÉPLACEMENT</b>				
Augmentation de la part de l'employeur dans les abonnements aux transports publics	2	1	1	pull
Suppression ou réduction de l'intervention de l'employeur dans les frais de déplacement domicile-travail en voiture	1	1	3	push
<b>PRIMES ACCORDÉES PAR L'EMPLOYEUR</b>				
Prime spéciale ou jours de congé aux employés qui viennent travailler à vélo ou à pied	2	1	1	pull
Prime aux employés qui n'utilisent pas de places de parking	1	1	1	pull
Primes accordées aux covoitureurs	1	3	1	pull
Primes aux employés qui démangent et se rapprochent de leur lieu de travail	5	1	2	pull
<b>AUTRES AVANTAGES</b>				
Participation de l'entreprise à l'achat d'équipement pour cyclistes	2	1	1	pull
Système de troc de droit de stationnement, possibilité de changer sa place de parking contre un autre avantage	1	1	1	pull

AVANTAGES

La mesure "Prime aux employés qui n'utilisent pas de place de parking" a été discutée conjointement avec la mesure "Obligation pour l'employeur de faire payer les parkings à ses employés" dans la catégorie "Tarification".



© photo ICARO\*

\* Extrait de : «Car-pooling, le covoiturage, pour un usage plus rationnel du transport individuel» du projet Icaro de la Commission européenne

# SERVICES

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 aussi bien dissuasives qu'incitatives (mesures " push and pull "). Parmi ces dernières, l'amélioration des services existants est souvent citée par les personnes interrogées comme un élément important qui pourraient les conduire à modifier leurs habitudes.

Dans cette optique, le concept de gestion de la mobilité s'appuie sur la mise en œuvre de nouveaux services, innovants et souvent peu coûteux, permettant de mieux exploiter les infrastructures existantes. Le succès de tels services est généralement basé sur une segmentation du marché permettant de proposer des produits adaptés répondant aux besoins spécifiques des différents publics cibles.

SERVICES	OBJ.	CIBLE	NIVEAU	TYPE
<b>AU NIVEAU DE L'ENTREPRISE</b>				
Service de réservation pour votre organisme par l'entreprise .....	2	1	1	pull
Possibilité pour les employés de recourir à un service de taxi pour leurs déplacements professionnels.....	0	2	0	pull
Organisation du covoiturage .....	1	1	1	pull
Possibilité pour les entreprises de fournir directement leurs employés des tickets de transport public .....	2	1	2	pull
Conciergerie collective dans l'entreprise qui peut réaliser des courses simples pour les employés .....	1	1	1	pull
Vanpool, covoiturage en minibus mis à disposition par l'entreprise .....	1	1	1	pull
Retour à la maison garanti en cas d'urgence pour les covoitureurs.....	2	1	1	pull
Crèche d'entreprise.....	1	1	1	pull
Mise à disposition par l'entreprise de vélos ou/et de voitures pour les déplacements réalisés par le personnel en service .....	1	1	1	pull
Organisation par l'employeur de navettes spéciales pour leurs employés .....	2	1	1	pull
Mesures préventives pour lutter contre le vol des vélos .....	2	2	1	pull
<b>AU NIVEAU DES TRANSPORTS PUBLICS</b>				
Plus grande flexibilité des transports publics pour meilleure adaptation aux besoins des entreprises .....	0	3	2	pull
Service minimum assuré par les transports publics, même en cas de grève .....	2	3	2	pull
Meilleure desserte des zonings industriels par les transports publics.....	2	2	2	pull
Augmentation de la fréquence des transports publics.....	2	3	2	pull
Dial-a-ride, système de bus à la demande .....	1	3	2	pull
Système de tarification intégrée pour les transports publics .....	2	3	2	pull
Collaboration sociale de transport public et entreprise pour améliorer la desserte des zonings .....	2	2	6	pull
Définition de normes de qualité de service pour le transport public et le respect de ces normes .....	2	3	2	push
Amélioration des correspondances TEC et réseau ferroviaire.....	2	3	2	pull
Éliminer les grèves sauvages dans les transports publics .....	2	3	2	pull
Possibilité de prendre son vélo dans les transports publics.....	2	3	2	pull

SERVICES

## ❖ ORGANISATION DU COVOITURAGE

### Un intérêt grandissant

Le terme "covoiturage" désigne l'usage d'une seule voiture par plusieurs personnes. En soi, il ne s'agit nullement d'une nouveauté. Partager plusieurs une même voiture pour se rendre quelque part est vraisemblablement une pratique qui est née en même temps que l'automobile.

Si le covoiturage retient aujourd'hui l'attention, c'est qu'il apparaît comme un des moyens à mettre en œuvre pour résoudre les problèmes de mobilité. En réduisant le trafic automobile, il permet de diminuer les problèmes de congestion et de pollution liés à l'utilisation de la voiture.

En Belgique, la plupart des acteurs interrogés se disent favorables à l'organisation et la promotion d'un tel système. Tout le monde s'accorde sur le fait que la procédure est assez simple à mettre en place et bon marché.

### Le rôle des entreprises

Il apparaît clairement que les travailleurs constituent le premier public cible d'un tel système. En effet les déplacements domicile-travail, de par leur destination commune et leur régularité, se prêtent particulièrement bien à la mise en place d'un système de covoiturage. Dans cette optique, les entreprises ont un rôle clé à jouer. En effet, bien que la gestion d'un service de covoiturage peut être mise en place à l'échelle régionale ou nationale, différents projets ont montré que le succès d'un tel service implique des mesures d'accompagnement telles des primes, des facilités de stationnement, ..., et une forte action de sensibilisation et de promotion à développer au sein des entreprises.

### Un potentiel faible, mais ne pas négliger

Le potentiel du covoiturage est régulièrement évalué à travers des enquêtes auprès du public cible qui l'on demande s'il serait prêt à covoiturer. De manière générale, le taux d'intérêt ou d'adhésion mesuré par enquête est un indicateur assez stable d'un site à l'autre : 30% des personnes seraient disposées à être covoitureurs si un partenaire convenable leur faisait propos.

Cependant, force est de constater l'écart significatif qui existe entre les déclarations d'intentions et les inscriptions effectives. En effet, les barrières restent nombreuses. Ainsi, au niveau des entreprises, et pour autant que le projet soit soutenu activement par l'employeur, seulement 50% des personnes se disant intéressées sont susceptibles de s'inscrire. Des campagnes de promotion menées à l'échelle nationale et régionale aux Pays-Bas et en Flandre se sont soldées par des résultats modestes en termes d'inscription. Les possibilités d'appariement dépendront alors de différents facteurs, tels que la dispersion des flux, les horaires de travail, le nombre d'inscrits (notion de taille critique), ... Ces contraintes limiteront encore le nombre de covoitureurs effectifs.

Si le covoiturage n'est pas LA solution permettant de régler tous les problèmes de mobilité – son impact restant minime – il contribue à réduire les effets négatifs d'une utilisation excessive de la voiture et constitue ainsi une des composantes d'une gestion rationnelle de la mobilité.

\* Extrait de : «Car-pooling, le covoiturage, pour un usage plus rationnel du transport individuel» du projet Icaro de la Commission européenne



© photo ICARO\*

### **Organisation du covoiturage en entreprise : le cas de la société Nestlé Noisiel (banlieue parisienne)**

En 1996, l'entreprise qui compte 1650 employés lance le projet ECO-VOITURAGE. Il s'agit d'encourager et d'organiser le covoiturage au sein du personnel pour les déplacements domicile-travail. L'objectif est de proposer un système qui permette de diminuer le stress du personnel liés aux nouveaux déplacements engendrés par le développement de l'entreprise dans cette région, tout en favorisant la convivialité au sein de la société.

Après une campagne de promotion du projet, l'entreprise met à disposition de son personnel une base de données sur le réseau informatique interne contenant les coordonnées des candidats au covoiturage (nom, numéro de poste, lieu de résidence...). Chaque salarié a la possibilité de consulter ce fichier partir de son poste pour rechercher des partenaires susceptibles d'accomplir son trajet avec lui aux mêmes heures. En complément de ce dispositif, Nestlé organise des déjeuners d'information et de rencontre rassemblant les collaborateurs par zones géographiques de résidence. Des avantages complémentaires sont offerts aux covoitureurs :

- ◆ le versement d'une indemnité équivalente 50% du prix de la carte orange
- ◆ le contrat technique annuel gratuit
- ◆ des places de parking réservées
- ◆ le retour domicile garanti en cas d'urgence
- ◆ des facilités et avantages auprès des garages des environs

Un an plus tard, 600 personnes étaient inscrites dans le fichier covoiturage et l'on dénombrait 120 covoitureurs quotidiens sur les 900 personnes déclarant venir en voiture.

### **A qui s'adresser pour de plus amples informations ?**

Si vous souhaitez obtenir plus d'infos sur les possibilités de mettre en œuvre un système de covoiturage, contactez Taxisstop.

#### **De Vlaamse Carpoopbank p.a. Taxisstop**

Onderbergen 51 - 9000 Gent

Tél : 09/ 223 23 10 - Fax : 09/ 224 31 44

web : [www.taxisstop.be](http://www.taxisstop.be)

### **❖ COLLABORATION ENTRE LES SOCIÉTÉS DE TRANSPORT PUBLIC ET LES ENTREPRISES POUR AMÉLIORER LA DESSERTE DES ZONINGS**

Sont concernées par cette mesure les entreprises implantées dans des zonings industriels et les sociétés de transport public locales. La collaboration entre ces deux partenaires pour améliorer la desserte des zonings est tout à fait acceptable mais implique un coût très important. Cette mesure est préconisée par un certain nombre de personnes interrogées dans le cadre de notre étude, en particulier en Région flamande.

Les sociétés de transport public assurent déjà la desserte dans certains zonings, mais actuellement son succès diffère selon les zones desservies.

- ◆ En Région wallonne par exemple, le TEC Liège-Verviers assure la desserte des parcs d'Alleur et des Hauts-Sarts avec un certain succès puisque la fréquentation atteint quelques centaines de voyageurs; par contre, la desserte du parc des Plaines Dison et celle du site de Liège Airport ont une fréquentation très faible.
- ◆ En Région bruxelloise, la STIB a répondu à une demande formulée par un ensemble d'entreprises appartenant à quatre zonings industriels proches les uns des autres et localisés au Nord de Bruxelles dans le quartier du Port. Selon la STIB, l'organisation de tout le réseau pose cependant problème car ces sites ne peuvent être que difficilement traversés, ce qui se traduit par un surcoût important pour la société de transport public par rapport à une rentabilité très faible.
- ◆ En Région flamande, la desserte des zonings est clairement prévue dans certains contrats de mobilité et rencontre un certain succès. Ainsi par exemple, dans le cadre du contrat de mobilité de Grimbergen-Vilvoorde-Zaventem, une restructuration des lignes de De Lijn a été réalisée en 1997 pour mieux desservir les entreprises de la zone et l'évaluation de cette mesure est très positive. Un autre exemple est celui de la ville de Malines où une restructuration des lignes urbaines a été réalisée dans le cadre du contrat de mobilité et offre une meilleure accessibilité des deux zonings industriels situés à proximité de la ville.



### **Le principal obstacle à cette mesure est la localisation des zonings en périphérie.**

L'implantation des zonings industriels est souvent déterminée par la proximité des autoroutes et non par celle des transports publics, ce qui va à l'encontre d'une mobilité durable. Les problèmes d'accessibilité et de parkings ne se posent pas dans la majorité des zonings et l'usage de la voiture particulière est donc favorisé. De plus, les horaires de travail flexibles et non coordonnés au sein d'une même zone industrielle ainsi que la diversité des lieux de domicile des travailleurs limitent le succès d'une desserte des zonings par les transports publics.

### **Pourquoi ne pas s'inspirer du modèle français pour financer la mesure?**

Un autre problème lié à cette mesure est celui du financement. Actuellement, les sociétés de transport public ne disposent pas des moyens financiers nécessaires pour adapter leur réseau et desservir les zonings et l'employeur n'est pas toujours en mesure de supporter le coût d'un service à la demande.

Certains proposent de mettre sur pied un mode de financement mixte qui impliquerait non seulement la société de transport public et les entreprises du zoning mais aussi la Région et la commune.

Une autre solution possible serait d'imposer, comme en France, un versement transport à toutes les entreprises de plus de 9 travailleurs. Obligatoire dans ce pays depuis 1982, ce versement varie de 1% à 2,2% (taux maximum appliqué à Paris) de la masse salariale et a permis de financer plusieurs projets de transport public, notamment le développement du tramway en site propre à Grenoble et Nantes, la modernisation des lignes de transport à Lille, un transport public en site propre à Strasbourg. Près de 40% des coûts du transport public en France sont désormais financés par ces versements. Introduit dans notre pays au niveau fédéral, ce versement permettrait de financer différentes mesures visant une mobilité durable et notamment la desserte des zonings.



## Comment rendre la mesure plus efficace?

Pour rendre la mesure plus efficace, il faudrait que les nouveaux zonings soient d'ordinaire localisés à proximité du réseau des transports publics. Lors d'un développement ou lors de l'implantation d'un nouveau zoning, il faudrait en tenir compte. Si la zone industrielle est en effet située à proximité d'une ligne importante d'autobus, des aménagements aux lignes existantes peuvent être étudiés. Ainsi par exemple, le zoning concerné pourrait, dans certains cas, devenir le nouveau terminus d'une ligne existante, ce qui permettrait de maintenir la vitesse commerciale sur toute la ligne sans défavoriser les autres usagers non concernés par le zoning. Un exemple concret de restructuration des lignes urbaines est celui de la desserte des deux zonings industriels situés à proximité de la ville de Malines.

La mesure sera également plus efficace si le nombre de clients potentiels est important comme c'est le cas par exemple dans la zone de Vilvoorde-Zaventem où le nombre d'emplois a augmenté sensiblement entre 1984 et 1990 ou dans le nouveau zoning industriel d'Ypres actuellement en pleine expansion.

Si le zoning industriel connaît des problèmes de congestion comme par exemple dans le zoning d'entreprises Keiberg-Zaventem, la desserte par les transports publics sera également mieux accueillie par les travailleurs.

L'efficacité de la mesure sera également accrue si on prend des mesures complémentaires visant d'une part, à décourager l'usage de la voiture particulière dans les zonings, notamment au niveau du stationnement (en limitant par exemple les places de parking) et, d'autre part, à favoriser le transport intermodal en rendant par exemple les frais de parking de dissuasion ductibles pour les employeurs et en incitant les sociétés de transport public à proposer certains services aux entreprises des zonings à des prix avantageux : les lignes-Plan de transport créées par la STIB, le service treintaxi mis au point par les chemins de fer néerlandais et les compagnies de taxis ou les taxisbus de Nancy en France sont des exemples à suivre.

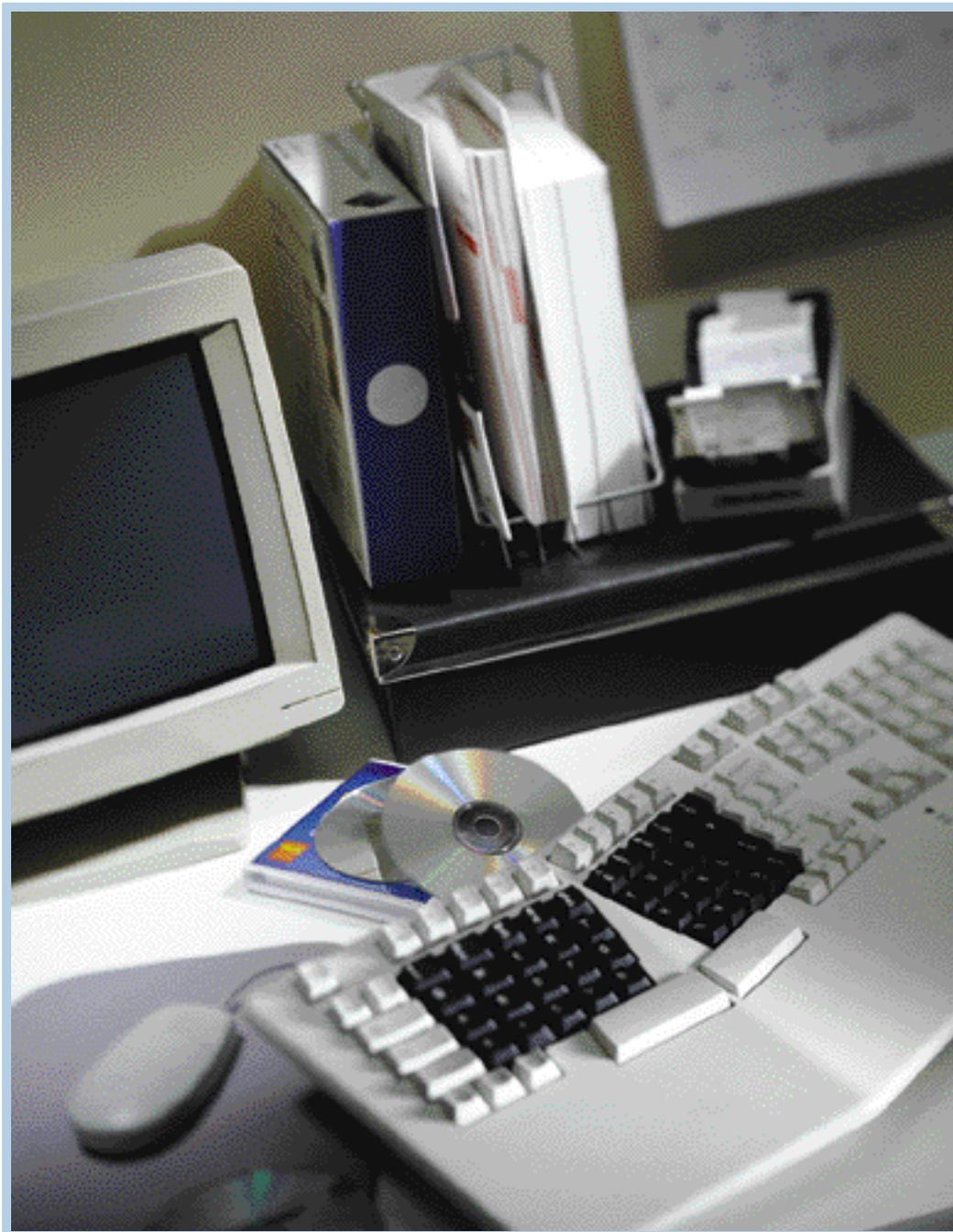
Les **lignes-Plan de transport** de la STIB fonctionnent en boucle et permettent aux entreprises d'obtenir une desserte individualisée.

Le **treintaxi (Pays-Bas)** permet au passager qui a un billet de train d'acheter un billet pour un trajet en taxi d'un montant de 120 BEF). À l'aire de parking des treintaxis, il attend maximum 10 minutes pour un taxi et le conducteur y dépose les différents passagers à leur destination. Un service similaire est organisé en sens inverse pour regagner la gare.

Les **taxisbus de Nancy (France)** sont de petits bus de 9 places dont le tarif équivaut à celui des autres transports publics. Ils complètent la ligne d'un trolleybus en desservant des zones à plus faible densité d'habitation.

## La commune comme troisième partenaire dans cette collaboration

La commune a un rôle à jouer et pourrait intervenir comme troisième partenaire dans cette collaboration en intervenant notamment à la source au niveau de l'aménagement de son territoire, lors du choix de la localisation d'un nouveau zoning. Elle pourrait également intervenir partiellement dans le financement du service offert. Cette collaboration à trois partenaires (commune, entreprises privées et sociétés de transport public) pourrait ainsi être prévue dans le cadre des contrats de mobilité, comme c'est déjà le cas en Région flamande depuis janvier 2000.

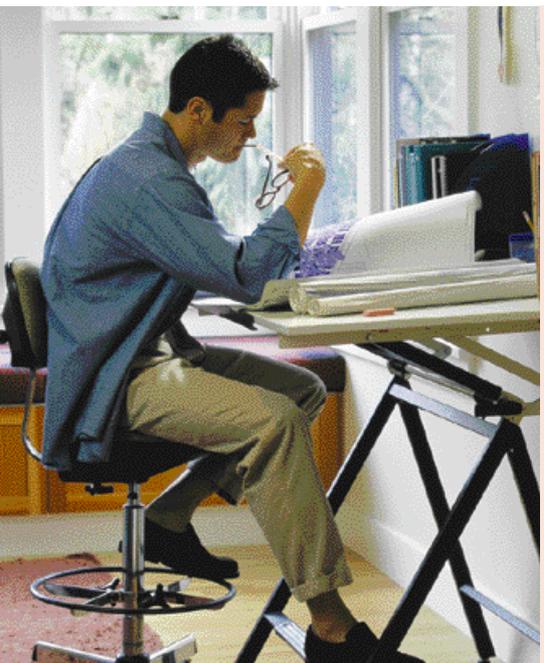


## T L MATIQUE

Les nouvelles applications en informatique et en technologie de la communication influencent le fonctionnement de la société dans de nombreux domaines y compris celui de la mobilité. Du côté de la demande, les questions les plus débattues sont celles de savoir comment le travail, les achats, les commandes, les réservations, l'exécution de formalités administratives, les informations ... distance du lieu de travail, du magasin, de la banque, ... par le biais d'applications informatiques pourront réduire le besoin en déplacements. Du côté de l'offre, le débat porte surtout sur les applications informatiques dans le système des transports, telles que la possibilité d'offrir aux voyageurs des informations (dynamiques) permettant aux voyageurs (potentiels) de sélectionner le meilleur mode de déplacement (ou la meilleure combinaison de modes de déplacements) sur la base d'une information actuelle. D'autres applications sont le guidage routier, par exemple l'aide d'ordinateurs de bord déterminant le trajet optimal, et la gestion du trafic par le biais d'une politique des prix dans laquelle la technologie chipcard joue un rôle important. Vous trouverez quelques-unes de ces applications dans le tableau suivant. Ces applications sont encore en pleine évolution.

T L MATIQUE	OBJ.	CIBLE	NIVEAU	TYPE
Réservation et achat distance de titres de transport	5	3	1	pull
T l banking, t l shopping	5	3	1	pull
Développement du t l travail	5	1	1	pull
Informations des voyageurs dynamiques et intégrés	2	3	5	pull
Signalisation messages variables	4	3	5	pull

## ❖ T L TRAVAIL



Le t l travail est un concept à facettes multiples. Au sens large, nous pouvons définir le t l travail comme un «travail non lié à un emplacement ou à un horaire et recourant à la technologie de l'information et de la communication». Généralement, il se pratique sous la forme d'un ou plusieurs jours par semaine de travail à domicile ou de travail dans un endroit spécialement aménagé à cet effet. Cet emplacement peut être partagé par les travailleurs de plusieurs organisations (t l centres ou bureaux satellites) ou être réservé aux membres d'une même entreprise (forme de décentralisation). La différence par rapport au travail à domicile traditionnel est que les t l travailleurs ont en général un contrat de travail régulier, que la communication avec l'employeur se fait essentiellement par t l communication et que les activités s'exercent pendant les heures de bureau normales.

Dans la pratique, le t l travail est généralement introduit pour des raisons d'efficacité, pour une meilleure organisation du travail découlant de la gestion du personnel. L'accroissement du nombre de ménages dont les deux membres travaillent exige de nouvelles formes de travail facilitant la combinaison du travail et de la vie familiale,

telles que les horaires flexibles, diverses formes de travail à temps partiel ainsi que le télétravail. Il n'en reste pas moins que le télétravail peut constituer un élément de la politique de mobilité de l'entreprise, par exemple en tant que mesure du plan de transport de l'entreprise, où il peut constituer un bon complément aux mesures plus traditionnelles puisque le personnel de niveau supérieur, qui entre moins en ligne de compte cet aspect, se prête par contre souvent bien au télétravail/travail domicile. Il s'agit dans ce cas de personnes qui travaillent de manière relativement autonome et ont souvent une forme d'obligation de résultat. Le télétravail peut également être introduit de manière tout à fait indépendante de toute autre mesure.

## Les effets du télétravail sur la mobilité ne sont guère évidents

Initialement, de grands espoirs étaient fondés sur le développement et les applications du télétravail et sur ses effets en termes de mobilité. En pratique, cet effet ne semble pas toujours entièrement positif. Peu de preuves empiriques existent sur un éventuel effet positif du télétravail sur la mobilité et de nombreux résultats se contredisent. En effet, si le télétravail/travail domicile peut éviter des déplacements (effet de substitution), il peut aussi engendrer de nouveaux déplacements (effet de génération). La voiture que le télétravailleur garde domicile peut être utilisée par un autre membre de la famille. Les formes de télétravail/travail domicile telles que les demi-journées de travail domicile ne réduisent pas le nombre de kilomètres parcourus. Si le télétravailleur est quelqu'un qui effectue essentiellement des déplacements prolongés, le télétravail n'aura que peu d'effets sur la mobilité. La possibilité d'effectuer un télétravail peut être l'occasion de s'éloigner de son lieu de travail ou d'accepter un travail plus loigné. Dans tous les cas, il semble difficile d'évaluer le solde des effets de substitution et de génération.

Un moyen de limiter les effets de génération peut être d'opter de manière réfléchie pour des formes d'organisation du travail prévoyant des garanties en matière de réduction du nombre et/ou de la durée des déplacements.

## Potentiel du télétravail

L'impact (potentiel) global du télétravail/travail domicile sur la mobilité est également déterminé par la masse globale des télétravailleurs. Aujourd'hui, 4% à peine des travailleurs belges travaillent depuis leur domicile. Le potentiel est toutefois beaucoup plus élevé. Selon certaines études, cette proportion pourrait être amenée à 40%. On observe dans le secteur industriel une croissance dans le domaine du télétravail. L'évolution du télétravail dépend directement des possibilités et de la disponibilité tant des employeurs que des travailleurs à s'engager dans ces nouvelles formes de travail. En effet, le télétravail n'est pas un bon choix pour toutes les entreprises, ne convient pas pour tous les types de travail et tous les travailleurs n'y sont pas disposés. C'est dans les entreprises où la structure hiérarchique est plane et la bureaucratie réduite et où la communication s'effectue déjà en grande partie par voie électronique que le télétravail a le plus de chances de succès. La relation avec les travailleurs est basée sur la confiance. Les tâches concernées sont celles qui peuvent être effectuées à distance avec un niveau d'autonomie relativement important: lecture, écriture, gestion de données, analyses, rapports, traitement de texte, programmation, contacts téléphoniques. Le télétravailleur travaille en fonction

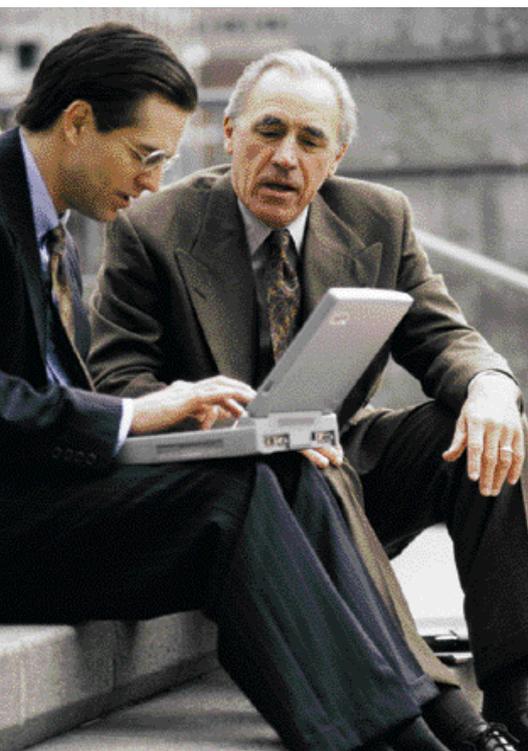


d'objectifs (obligation de résultats). Le t l travail est surtout indiqu  pour les travailleurs disposant d'un dipl  me d'  tudes sup  rieures, bien qu'il existe  galement des possibilit  s pour ceux dont le niveau d'  tudes est inf  rieur. Les caract  ristiques dont doivent faire preuve les travailleurs pour pouvoir effectuer un t l travail sont les suivantes: capacit   travailler de mani  re ind  pendante, auto-discipline, souplesse et ouverture aux innovations, capacit   communiquer de mani  re structur  e, besoin de contacts pas trop important et disponibilit   d'un environnement priv   permettant d'effectuer le t l travail. La motivation   travailler   distance est elle aussi une condition importante.

Les autorit  s peuvent encourager le t l travail mais peuvent  galement prendre d'autres initiatives telles que la cr  ation de l'infrastructure n  cessaire, par exemple en cr  ant   des endroits strat  giques des centres de t l travail dont les entreprises peuvent faire usage pour leur personnel.

## Co  ts et avantages du t l travail

Depuis plusieurs d  cennies d  j ont  t mises des pr  visions hasardeuses concernant le succ  s rapide et l'application grande  chelle du t l travail   court terme. Ces pr  visions ne se sont pas r  alis  es, principalement en raison de **freins du c  t   des employeurs**. Les principaux sont:

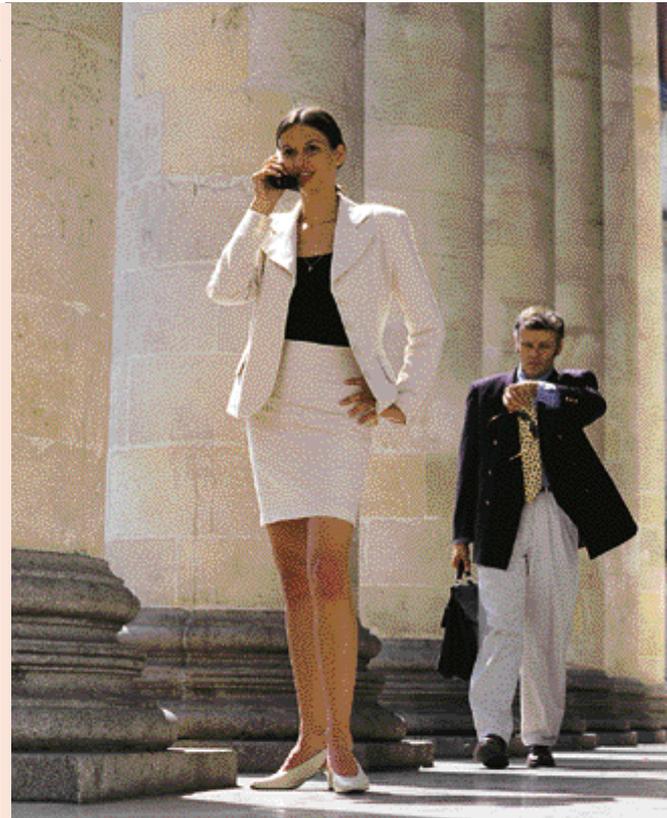


- ◆ La **peur de perdre le contr  le** sur les prestations des collaborateurs ;
- ◆ Le t l travail induit une **diminution des contacts sociaux** et de la communication informelle au travail, ce qui peut avoir pour cons  quence une augmentation du co  t des transactions et une r  duction de la coh  sion au sein de l'entreprise. En g  n  ral, il est conseill   de limiter le t l travail   quelques jours par semaine pour limiter les incon v  nients et les risques li  s   l'isolement social et   la r  duction des contacts informels.
- ◆ Le **co  t (per  u) li     l'instauration du t l travail** PC, imprimante, fax, modem, chauffage et  lectricit   pour le nouveau lieu de travail, ainsi que le co  t des t l -communications, encore fort  lev   en Belgique. Plusieurs  tudes indiquent que les co  ts fixes pour un t l travailleur sont inf  rieurs   ceux d'un travailleur au bureau. Pour les travailleurs qui travaillent   domicile quelques jours par semaine, il peut suffire d'une indemnit   couvrant l'utilisation de l'  quipement propre, la consommation d'  lectricit   et les t l communications   domicile pendant la dur  e du travail. L'acquisition de PC portables est  galement une solution permettant d'  viter un double investissement en mat  riel. Le frein financier peut  tre partiellement lev   l'aide d'incitants fiscaux.

Lorsque le t l travail s'effectue dans des conditions ad  quates, il s'amortit de lui-m  me. Le t l travail pr  sente en effet un certain nombre d'**avantages pour l'employeur**:

- ◆ diminution du nombre de places de parking n  cessaires ;
- ◆ moins d'indemnit  s de d  placement pour les d  placements domicile-travail ;

- ◆ économie sur les bureaux. Le t l travail peut être associé à une "rotation des postes de travail", système dans lequel le travailleur ne dispose pas d'un bureau fixe mais partage le poste de travail avec des collègues ;
- ◆ moins de stress liés aux files, meilleure combinaison de la vie professionnelle et de la vie familiale, davantage d'autonomie et de responsabilité, ... autant de facteurs qui induisent une plus grande satisfaction au travail et une plus grande motivation, et donc une productivité plus élevée et une meilleure qualité du travail ;
- ◆ le temps gagné sur la durée des déplacements est progressivement converti en temps de travail supplémentaire ;
- ◆ le travailleur peut mieux moduler son effort en fonction du volume et de la pression du travail ;
- ◆ le t l travail augmente l'attrait de l'entreprise pour les nouveaux travailleurs ;
- ◆ le t l travail offre plus de possibilités d'engager des personnes moins mobiles.



## Aspects juridiques

Le cadre juridique du t l travail est institué en Belgique par la loi sur le travail domicile du 6 décembre 1996. C'est l'expérience pratique d'indiquer dans quelle mesure cette loi doit être complétée par des modalités d'exécution pratiques et/ou des conventions collectives au niveau des entreprises (concertation entre les partenaires sociaux pour définir les modalités et les conditions et les transcrire dans les conventions collectives)

L'employeur peut traduire ces conventions dans un contrat de t l travail, sorte de complément au contrat de travail. Les accords portent sur les tâches du t l travail, le pourcentage de temps consacré au t l travail, la présence sur le lieu de travail, l'accessibilité du t l travailleur, les visites domicile, l'obligation de résultat, l'évaluation du t l travailleur, l'installation du lieu de travail, le matériel et les rémunérations.



## A qui s'adresser pour de plus amples informations ?

Nombreuses sont les informations disponibles à propos de l'introduction du t l travail dans une organisation. Un guide pratique rassemblant des témoignages d'employeurs et de t l travailleurs a été publié en 1998 par le ministre néerlandais des transports et de la Gestion de l'Eau (Ministerie van Verkeer en Waterstaat) sous le titre «Flexibel werken/Telewerken. Het management-instrument van deze tijd» (La flexibilité dans le travail/t l travail. L'instrument de gestion de notre époque). Vous y trouverez par exemple des modèles de contrats de t l travail (p. 90-91).

Internet propose aussi diverses informations sur le t l travail. Quelques sites intéressants:

### ◆ European Telework Online

est consacré au t l travail, au commerce électronique et à la t l coopération, une initiative de la Commission européenne.  
<http://www.eto.org.uk/etd>

### ◆ La Belgian Teleworking Association (BTA)

est une organisation sans but lucratif ayant pour principal objectif d'étudier, d'encourager et de diffuser le t l travail en Belgique.  
<http://www.bta.be>

### ◆ Le Nederlandse Ministerie van Verkeer en Waterstaat

fournit des informations relatives au t l travail.  
<http://www.dgv.minvenw.nl/koffie/default.htm>

Innotek, créée avec le soutien du Gouvernement provincial d'Anvers, du Fonds européen de développement régional et de la Communauté flamande propose un ensemble de t l centres - T l village - à divers endroits en Belgique.



## INFORMATION ET SENSIBILISATION

Cette catégorie de mesures porte sur l'organisation d'activités de sensibilisation, de campagnes d'information et de promotion visant à modifier le comportement des individus en matière de déplacements et à réduire l'utilisation de la voiture.

**Sensibilisation.** Une première étape dans la modification du comportement en matière de déplacements consiste à s'assurer que les individus comme les organisations, institutions, administrations publiques ... prennent mieux conscience à la fois des effets négatifs des déplacements motorisés sur l'environnement, la santé, la qualité de la vie et sur les possibilités de déplacements elles-mêmes (accessibilité) et des possibilités et avantages que présentent les modes de déplacement alternatifs tels que la marche, le vélo, les transports publics, etc.

Si les individus prennent conscience des effets négatifs des déplacements en voiture et adoptent une attitude plus ou moins positive vis-à-vis des modes de déplacement durables, les initiatives des autorités et d'autres institutions visant à réduire l'utilisation de la voiture seront plus facilement acceptables. Les initiatives destinées à promouvoir les déplacements durables auront donc plus d'effets.

**Information et promotion.** Le rôle crucial de l'information dans la promotion des modes de déplacement durables est incontestable. Si l'on veut que les «modes de transport durables», les services et produits de gestion de la mobilité nouveaux et existants, soient utilisés de manière efficace, il faut que les utilisateurs potentiels soient au courant de l'offre existante et de la manière dont ils peuvent en faire un usage optimal. Les avantages liés à l'utilisation des moyens de déplacement durables - avantages fiscaux, primes, avantages accordés par l'employeur, etc., - doivent être communiqués largement. Quelles que soient les activités de gestion de la mobilité, elles doivent toujours s'articuler autour d'une bonne communication et d'une bonne promotion.

C'est ainsi que le *Commuter Challenge recognition Programme* de Seattle récompense chaque année les entreprises ayant pris des mesures pour réduire l'utilisation de la voiture dans les déplacements domicile-travail. Les lauréats obtiennent des espaces publicitaires gratuits dans les médias et se voient cités en exemple par les autres entreprises et les autorités en raison de leurs efforts. Le but de cette initiative est d'informer les entreprises et de les encourager à pratiquer une gestion de la mobilité. Ce programme semble rencontrer un succès particulièrement important.



Un grand nombre d'acteurs a de bonnes raisons de jouer un rôle actif dans ces activités de sensibilisation et d'information: **les acteurs commerciaux**, en offrant des solutions sur le plan de la mobilité durable, **les autoritaires**, pour des raisons d'intérêt général (sécurité, qualité de la vie, santé, économie, environnement, etc.), **les entreprises individuelles ou les zonings et autres gestionnaires de trafic**, pour des raisons économiques et sociales, **les écoles**, principalement pour des motifs de sécurité et d'éducation, **les associations** qui défendent les intérêts des petits usagers de la route ou des utilisateurs de transport public en fonction des objectifs de leur organisation.

Vous trouverez dans le tableau ci-dessous plusieurs exemples de mesures possibles sur le plan de l'information et de la sensibilisation.



MESURES D'INFORMATION ET DE SENSIBILISATION	OBJ.	CIBLE	NIVEAU	TYPE
Organisation de la concertation et de la coopération entre les employeurs, les travailleurs et les autorités en vue de réaliser une meilleure gestion de la mobilité	1	3	7	pull
Mise en place de "cellules d'information" sur les modes de déplacements durables	2	1	7	pull
Nomination et formation de "conseillers en mobilité"	1	3	7	pull
Organisation par l'entreprise d'une journée/campagne de promotion pour les modes de déplacement durables (marche, vélo, transport public, covoiturage)	2	2	1	pull
Promotion de différents produits proposés par les sociétés de transports publics	2	3	7	pull
Promotion de la gestion de la mobilité dans les entreprises, information et soutien des entreprises dans la réalisation d'un plan de transport	1	2	3	pull
Documentation informative et sensibilisation à la mobilité durable à l'intention des nouveaux employés	1	1	6	pull
Attribution d'une distinction/récompense aux personnes/entreprises qui se sont le plus impliquées en faveur des modes de déplacement durables	1	1	6	pull
Organisation d'une loterie à laquelle ne peuvent participer que les personnes qui utilisent des modes de déplacement durables	2	1	1	pull

## ❖ INCITATION DES ENTREPRISES À RÉALISER DES PLANS DE TRANSPORT

La mesure consistant à **"inciter les entreprises à réaliser un plan de transport"** est traitée ici dans la catégorie "information et sensibilisation". A ce jour, aucune loi n'a été publiée qui rende obligatoire la réalisation d'un plan de transport, donc ce type d'initiative est essentiellement du domaine de l'information et de la sensibilisation des entreprises. Cette tâche peut être assurée par tous les niveaux de la gestion et les partenaires sociaux s'y voient également attribuer un rôle important.

Il est impossible de classer les plans de transport dans une seule catégorie de mesures. Ce type de plan se compose en effet d'un ensemble de mesures des différentes catégories présentées dans cette brochure. Outre les mesures elles-mêmes, la politique de soutien - le cadre législatif, les mesures fiscales, la tarification - est cruciale pour la réalisation des plans de transport.

### Qu'est-ce qu'un plan de transport d'entreprise ?

Il s'agit d'un moyen d'optimiser les déplacements domicile-travail en fonction des besoins de l'entreprise et des travailleurs, dans le but d'organiser ces déplacements autant que possible sans recourir à l'utilisation de la voiture seule, dans d'autres plages horaires, et de remplacer ou de raccourcir les déplacements. A cet effet, l'entreprise, en collaboration éventuellement avec la commune, la société de transport en commun ou d'autres partenaires, compose un ensemble de mesures "push" et "pull".

**Chaque plan de transport est un travail sur mesure.** Il n'existe pas de plan de transport prêt à l'emploi qui puisse être directement appliqué n'importe quelle entreprise. Il incombe à chaque entreprise de composer, en fonction du profil et des besoins de mobilité des travailleurs et de son propre profil d'accessibilité, un ensemble de mesures push et pull. Il est indispensable dans cette optique de réaliser une **tude préliminaire** qui permettra de déterminer les activités de gestion de la mobilité les plus appropriées.

### Coûts et avantages du plan de transport d'entreprise ?

Les entreprises qui développent un plan de transport le font presque toujours pour des raisons économiques, **en guise de solution aux problèmes de mobilité sur leur site. Il s'agit généralement d'un manque d'emplacements de parking**, souvent liée à une surcharge du parking dans le voisinage, **ou d'un problème d'accessibilité**. Il faut donc s'attendre à ce que le nombre de plans de transport augmente au fur et à mesure de l'aggravation des problèmes de trafic. Il n'en reste pas moins qu'il n'est pas nécessaire qu'une entreprise prouve des problèmes de mobilité directe pour pouvoir tirer avantage d'un plan de transport. De nombreuses entreprises se focalisent sur les coûts de réalisation et de mise en œuvre de ce type de plan. Il est toutefois possible de concentrer l'étude préliminaire, et par ailleurs, les mesures envisagées par un plan de transport ne sont pas toutes onéreuses. Une mise en œuvre progressive des mesures permet de distribuer les coûts.

**L'(auto)mobilité induit de nombreux coûts indirects dont l'entreprise ne tient généralement pas compte.** Il s'agit des coûts liés aux accidents sur le chemin du travail, et au remplacement des travailleurs en incapacité

de travail à la suite d'un accident de ce type, des coûts liés à la négligence, de la baisse de productivité liée au stress (de la circulation notamment), de coût du manque de ponctualité des travailleurs, des indemnités de déplacement, du coût des véhicules de société, des places de parking etc. Un plan de transport rationnel permet de réduire ces coûts. Les mesures prises dans le cadre d'un plan de transport en faveur des modes de déplacement durable induisent une amélioration des conditions de travail et augmentent l'attrait de l'entreprise pour les automobilistes et les nouveaux travailleurs. Les travailleurs sont en meilleure santé et moins stressés. Enfin, un plan de transport contribue à améliorer l'image de l'entreprise.

**> > > Il est essentiel que l'entreprise prenne en compte tous les coûts de la mobilité et tous les avantages d'un plan de transport afin de pouvoir en valuer correctement l'efficacité.**

### Effet des plans de transport d'entreprise sur la mobilité

Les estimations faites aux Pays-Bas dans des entreprises disposant d'un plan de transport d'entreprise indiquent que l'utilisation de la voiture diminue de 5 à 10 % lorsqu'est mis en place un ensemble de mesures de base (voir infra), tandis que les entreprises qui mettent en place des mesures plus strictes telles que le transport d'entreprise, des mesures relatives au parking, des modifications des indemnités de déplacement enregistrent une diminution moyenne de 15 à 20 %. Il est difficile de prévoir l'effet d'un ensemble de mesures particulier parce que le résultat dépend dans une large mesure de la situation spécifique de l'entreprise - toutes les mesures ne sont pas applicables dans n'importe quelle entreprise - et que les mesures peuvent se renforcer les unes les autres. D'autres facteurs extérieurs à l'entreprise, tels que la politique communale en matière de parking ou les possibilités de déductions fiscales des primes attribuées par l'employeur, influencent fortement le résultat.

L'élément fondamental reste les efforts que l'entreprise est disposée à consentir. Nous établissons une distinction entre l'ensemble des mesures de base et les mesures complémentaires. Les mesures de l'ensemble de base sont relativement peu onéreuses et sont très simples à mettre en œuvre (voir tableau). Peu de résistance est attendue des travailleurs à leur égard.

ENSEMBLE DES MESURES DE BASE D'UN PLAN DE TRANSPORT D'ENTREPRISE	
TRANSPORTS PUBLICS	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Indemnités de déplacement, par exemple remboursement total de l'abonnement aux transports publics ou remboursement d'une quotité supérieure à la quotité obligatoire</li> <li>• Mise à disposition d'informations concernant les horaires et la durée des trajets avec les transports publics</li> </ul>
COVOITURAGE	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Carpoolmatching: assistance à la formation d'équipes de covoiturage</li> </ul>
VÉLOS	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vélo de société</li> <li>• Abris pour vélos sécurisés</li> <li>• Règlement concernant les frais de déplacement pour les collaborateurs habitant à distance de vélo</li> </ul>
DÉPLACEMENTS PROFESSIONNELS	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Règlement relatif aux déplacements professionnels stipulant la manière dont les différents déplacements doivent être effectués</li> <li>• Vélo de service pour les déplacements professionnels à courte distance</li> <li>• Voiture de service et/ou de location pour les déplacements d'affaires</li> <li>• Remboursement normal des kilomètres parcourus en voiture des fins professionnelles</li> </ul>

Source: extrait de Ligtermoet en Louwse (2000), Vervoermanagement voor bedrijven, mars 2000, vervoermanagement Nederland, Utrecht, p. 35.

L'entreprise peut **largir cet ensemble de base** l'aide de mesures plus strictes, réalisant ainsi un équilibre entre les mesures push et pull. Ces mesures complémentaires demandent de plus grands efforts de la part de l'entreprise. Les mesures pull sont populaires. Elles récompensent les travailleurs qui renoncent à la voiture, par exemple sous la forme d'une contribution financière de l'entreprise à l'exploitation d'une ligne de bus, de l'organisation d'un transport d'entreprise, d'emplacements de parking réservés au covoiturage, de l'installation de douches et de vestiaires, de la fourniture d'accessoires gratuits pour vélos, etc. Ces mesures représentent un certain coût pour l'employeur. Les mesures qui interviennent au niveau du processus de travail, telles que la semaine des quatre jours, les horaires flexibles et le télétravail/travail domicile, sont également d'importantes mesures complémentaires. Les mesures push complémentaires sont peu populaires mais extrêmement efficaces. Leur introduction se heurte généralement des résistances mais le coût en est réduit. Des exemples en sont la suppression (partielle) des avantages existants pour les automobilistes voyageant seuls et des voitures de société, l'introduction d'une limitation de parking ou du parking payant, une diminution des indemnités au kilomètre pour les déplacements professionnels, etc.

### **A qui s'adresser pour de plus amples informations ?**

Il y a du côté des employeurs comme des travailleurs un besoin d'information et de sensibilisation concernant les plans de transport. De nombreuses entreprises ne savent pas ce que recouvre exactement un plan de transport ni les avantages qu'elles peuvent en retirer. Les entreprises ne disposent souvent pas du savoir-faire suffisant pour élaborer et réaliser ce type de plan. Les autorités se voient par conséquent investies d'une mission dans le domaine du soutien et de l'accompagnement. Il leur faut créer un cadre pour ce faire. Il existe déjà un certain nombre d'initiatives qui tentent de répondre au besoin d'information.

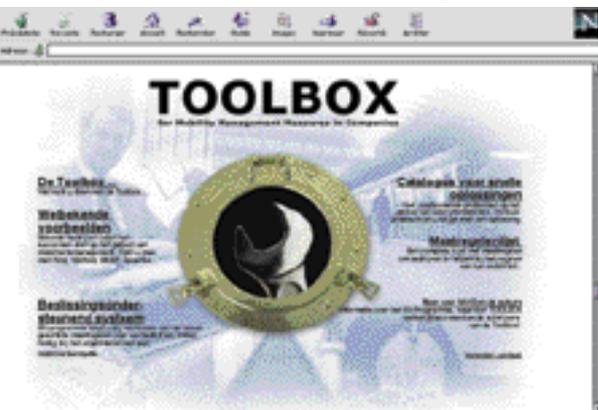
### **Toolbox, un outil de gestion de la mobilité pour les entreprises**

Toolbox est un projet patronné par la Commission européenne. Les connaissances actuelles en matière de plans de transport sont présentées sous forme de CD-Rom interactif et d'application Internet. Y sont proposés des exemples et des solutions pratiques pour les entreprises, qu'un moteur de recherche simple permet de consulter.

On y trouve également un ensemble de questionnaires relatifs aux déplacements, qui permet à l'entreprise de réaliser

une enquête sommaire auprès de son personnel afin de dégager un profil de mobilité, un système proposant les mesures de gestion de la mobilité les plus adéquates en fonction des résultats de l'enquête, et une évaluation des coûts et des avantages des mesures proposées. Une lacune du système est qu'il ne présente que des mesures isolées alors qu'un plan de transport est normalement constitué d'une combinaison de plusieurs mesures.

Le site web devrait être prêt pour le début de l'année 2001. Vous pouvez obtenir plus d'informations sur ces outils auprès de Traject (tél. 09/2259583, site internet: [www.traject.be](http://www.traject.be)).



## Formation aux plans de transport d'entreprise

La Vlaamse Voor Stichting Verkeerskunde (VSV) vient d'intégrer dans son programme de cours une formation intitulée "gestion de la mobilité et plans de transport d'entreprises". Pour plus d'informations, vous pouvez vous adresser à la *Kamer van Koophandel & Nijverheid* (t. l. 015/451020) ou à la VSV (t. l. 015/440921, site internet: [www.verkeerskunde.be](http://www.verkeerskunde.be)). La VSV organise également une formation à la gestion de la mobilité et aux plans de transport à l'intention des syndicats.

## Le modèle néerlandais de gestion des transports

Pour répondre au besoin d'information des entreprises, le gouvernement néerlandais a réalisé un manuel retraçant l'ensemble du processus, du plan à la mise en œuvre et à l'évaluation. Ce guide constitue un plan de marche pour la réalisation d'un plan de transport mais est aussi fort pratique pour tous ceux qui souhaitent mettre en œuvre des mesures isolées non liées à d'autres mesures. Les entreprises désireuses d'améliorer leurs performances en matière de gestion de la mobilité pourront également s'en inspirer utilement. Le modèle propose également des sources, des adresses Internet, des références, le nom d'organismes qui peuvent être utiles pour sa réalisation et proposent des services plus détaillés. Le modèle fonctionnel est publié en version papier qui peut être commandée au numéro 0031/(0)30/2971495. Une version numérique est en cours de réalisation.





SERVICES FÉDÉRAUX DES AFFAIRES SCIENTIFIQUES, TECHNIQUES ET CULTURELLES  
Rue de la Science 8 - 1000 Bruxelles



**Université de Liège**  
Services d'Economie des Transports  
Boulevard du Rectorat  
Bâtiment B33 Boîte 6  
4000 Liège



**Institut Wallon**  
Bld Frère Orban, 4  
5000 Namur



**Langzaam Verkeer**  
J.P. Minckelerstraat 43 - Paviljoen A  
3000 Leuven

