

ADDICT - Résultats

Initiatives en matière de déplacements domicile - travail dans les entreprises: analyse et développements possibles

DURÉE DU PROJET
01/01/2007 - 31/07/2011

BUDGET
515.467 €

MOTS CLES

Belgique, gestion de la mobilité, déplacement domicile-travail durable, entreprises, navettes, Gestion de la demande de transport (GDT)

CONTEXTE

En Belgique, comme dans beaucoup d'autres pays développés, le trafic automobile a connu une croissance régulière ces dernières décennies. Les volumes de trafic sont devenus trop importants pour la capacité routière, particulièrement dans des circonstances spécifiques comme les heures de pointe en semaine. Ce problème de congestion routière menace la compétitivité économique des pays. De fait, il est difficile de concevoir une croissance économique solide sans un système de transport efficace.

L'approche traditionnelle pour aborder le problème de la congestion routière est de développer une politique de transport basée sur l'offre. Le but est de résoudre les problèmes de trafic en augmentant l'offre de transport (par ex. en construisant de nouvelles infrastructures). Cette approche perd en popularité pour des raisons financières, environnementales et sociales. Une autre manière d'aborder le problème de la congestion routière est de mettre en œuvre un programme de gestion de la demande en transport (GDT), qui s'efforce d'optimiser la demande de transport en utilisant l'infrastructure existante.

Les entreprises, en tant que source importante de flux de transport, ont un rôle central à jouer dans la mise en œuvre de programmes GDT et pour promouvoir une mobilité plus durable. Le premier pas vers la mise en œuvre de programmes GDT au sein de entreprises a été franchi aux États-Unis avec la promulgation de la Clean Air Act, Regulation XV en Caroline du Sud (1988). Cette loi a introduit le concept d'Employer Mobility Plan (EMP – ou plan de déplacements d'entreprise ou PDE en français), qui définit l'ensemble de mesures prises par une entreprise pour promouvoir et favoriser une mobilité plus durable. Le PDE met notamment l'accent sur la réduction des trajets en véhicule à occupant unique afin de limiter la congestion routière et de permettre une utilisation plus efficace des infrastructures de transport existantes.

Les PDE gagnent en importance à travers toute l'Europe. En 1998, le Royaume-Uni a élaboré un livre blanc intitulé 'A New Deal for Transport: Better for Everyone' (un New Deal pour le transport, tout le monde y gagne) qui encourage la mise sur pied volontaire de PDE par les entreprises. Les Pays-Bas ont créé une Taskforce Mobility Management (TFMM – un groupe de travail sur la gestion de la mobilité) et ont également entièrement revu leur système d'indemnité de déplacement domicile-travail afin de promouvoir davantage les modes de transport alternatifs.

L'Union européenne a instauré la plate-forme européenne sur la gestion de la mobilité (EPOMM) en 2006, fruit d'un projet bénéficiant de subsides de l'UE. Le but de cette plate-forme est 'to promote and further develop mobility management in Europe' (promouvoir et développer davantage la gestion de la mobilité en Europe) et 'to support the active exchange of information and learning on mobility management between European countries' (soutenir l'échange actif d'information et d'enseignements sur la gestion de la mobilité entre pays européens). La Commission européenne reconnaît également le potentiel de la gestion de la mobilité au sein des sociétés dans son Plan d'action pour la mobilité urbaine (APUM).

En Belgique, le gouvernement fédéral et les trois Régions ont également pris de nombreuses initiatives de mobilité. En 2003, le Parlement fédéral belge a décidé de développer un questionnaire triennal obligatoire sur la gestion de la mobilité pour les grands employeurs afin de stimuler des initiatives et le dialogue social sur la mobilité au sein de sociétés. En 2006, la Région flamande a créé un Fonds navette qui subside des projets d'employeurs. À ce jour, quarante-neuf projets de sociétés ont bénéficié de subsides. La Région wallonne apporte son soutien pour la création de PDE, et la Région de Bruxelles-Capitale prescrit la mise en œuvre de PDE aux sociétés employant au moins 200 travailleurs.

Les entreprises et leur PDE sont majoritairement négligés dans la littérature. En fait, les écrits se concentrent principalement sur le rôle du navetteur individuel dans les problèmes de congestion et seuls quelques écrits ont considéré les lieux de travail et employeurs comme des sujets d'étude principaux.

OBJECTIFS

Le projet **ADICCT (Assessing and Developing Initiatives of Companies to control and reduce Commuter Traffic – évaluer et élaborer des initiatives d'entreprises pour contrôler et réduire le trafic domicile-travail)** étudie le rôle des entreprises belges dans la gestion de la mobilité.



ADDICT - Résultats

Initiatives en matière de déplacements domicile - travail dans les entreprises: analyse et développements possibles

Son objectif est d'améliorer le processus décisionnaire public et privé et de guider les investissements dans des plans de transport des navetteurs basés sur l'employeur. Pour atteindre cet objectif, le projet vise à déterminer quelles mesures de mobilité et quelles caractéristiques des sociétés permettent aux programmes donnant le choix aux navetteurs de réduire avec succès (et/ou de contrôler) le trafic automobile de navette. Les résultats du projet contribueront donc à promouvoir la gestion d'une mobilité durable.

Le projet d'une durée de quatre ans était scindé en deux phases. La première phase a débuté en février 2007 et s'est terminée en janvier 2009. La deuxième phase s'est terminée le 31 juillet 2011. Le projet était divisé en quatre work packages

WP 1	Literature review	2007
WP 2	Data collection: <ul style="list-style-type: none">⇒ Federal Diagnostics (HTWT-database 2005 and 2008)⇒ Enrichment of the database with additional information (NACE-code,...)⇒ Case studies: interviewing a selection of mobility managers	2008-2009-2010
WP 3	Analyzing the database <ul style="list-style-type: none">⇒ Exploratory Factor Analysis: categorization of the mobility measures⇒ Cluster Analysis: classification and analysis of companies⇒ Multilevel Regression Analysis: modeling the modal split (bicycle, carpooling and public transport)	2008-2009-2010
	Analyzing the survey <ul style="list-style-type: none">⇒ Checking the quality of data from the database⇒ In depth-study of mobility management	
WP 4	Policy recommendations	2010

Dans ce but, nous avons d'abord passé en revue la littérature afin d'avoir une vue d'ensemble des mesures des employeurs influençant le comportement de navette des employés et de sélectionner et de définir des variables pertinentes dans l'analyse de données. Vint ensuite la collecte des données : nous avons enrichi la base de données Home-To-Work-Travel (HTWT – déplacement domicile travail), fournie par le Service public fédéral (SPF) Mobilité et Transports et nous avons mis sur pied une enquête auprès des gestionnaires de mobilité de sociétés situées en Belgique. Ensuite, nous avons analysé les résultats, en réalisant des analyses quantitatives sur la base de données HTWT enrichie et deux études de cas qualitatives sur les données de l'enquête. La dernière étape fut la formulation de recommandations de politique tant pour les gouvernements fédéral et régionaux que pour les entreprises.



ADDICT - Résultats

Initiatives en matière de déplacements domicile - travail dans les entreprises: analyse et développements possibles

CONCLUSIONS

Les entreprises en Belgique ont à leur disposition une gamme de mesures de mobilité afin de mettre en œuvre une gestion de la mobilité. Cependant, différentes analyses statistiques, comme une analyse de facteurs exploratoire ou une analyse de correspondance, menées dans le cadre de ce projet d'étude ont indiqué que les employeurs ont tendance à mettre en œuvre un ensemble de mesures de mobilité similaire. De surcroît, un lien prononcé entre, d'une part, les mesures de gestion de la mobilité prises et, d'autre part, les remarques et problèmes d'accessibilité, est absent. Néanmoins, ce sont précisément les sociétés confrontées aux problèmes d'accessibilité et de mobilité qui sont les premières à investir dans la gestion de la mobilité (Rye, 1999a).

Au premier abord, la mise en œuvre de la gestion de mobilité sur les lieux de travail en Belgique semble donc ne pas relever du comportement rationnel mais, comme l'affirme Rye (1999b), le but souvent altruiste des plans de transport n'est pas leur raison d'être. En effet, la politique en matière de transport semble être l'outil de prédilection pour répondre à des demandes extérieures au domaine du transport (Blauwens et al., 2008), comme les questions liées aux ressources humaines. Les résultats de l'étude de cas montrent également que la gestion de la mobilité semble être un outil destiné à réaliser des objectifs commerciaux de la société. En fait, les motivations opérationnelles sont les principales sources de motivations quand les sociétés envisagent la mise en œuvre d'un PDE. Bien que le cadre légal et les préoccupations altruistes influencent certaines sociétés, il est possible de trouver des fonctions opérationnelles au PDE. De surcroît, la majorité des gestionnaires de mobilité interrogés estiment que le PDE de leur société lui a apporté des avantages. Les avantages les plus courants sont l'amélioration du bien-être des employés et de l'image de la société.

La plupart des politiques de mobilité dans les sociétés belges étudiées échouent. Cela n'est pas étonnant étant donné l'absence de lien entre les mesures de mobilité dans les sociétés et leurs problèmes de mobilité. Une deuxième raison de l'échec est le manque d'intégration dont souffrent les politiques de mobilité. Elles sont principalement basées sur la mise en œuvre de mesures favorisant un mode de transport alternatif spécifique (vélo, transport public ou covoiturage). La plupart des décideurs ne semblent pas avoir adopté de vision intégrée. De plus, bon nombre des sociétés adoptent des mesures de politique d'une nature similaire. Bien que les incitants financiers, la fourniture de facilités et la diffusion d'informations puissent être des leviers de changement efficaces, ils sont trop souvent considérés individuellement et non comme faisant partie d'une politique de mobilité intégrée. Cela diminue leur influence dans la promotion de la renonciation à se rendre seul au travail en voiture.

Une politique de mobilité intégrée signifie également un PDE contenant des mesures « plus sensibles » comme la gestion du stationnement. Ce type de mesures est nécessaire pour accroître les chances de réussite. Toutefois, elles se heurtent à la résistance d'employeurs et d'employés qui ont une attitude négative à l'égard par exemple de la gestion du stationnement. La communication au sujet de PDE au sein de sociétés peut donc être importante, a fortiori parce que l'attitude à l'égard de PDE peut être cruciale pour leur succès. Une attitude positive à l'égard des PDE réduit l'utilisation de la voiture. En conséquence, les avantages à la fois pour les employeurs/sociétés et les employés doivent être soulignés afin de mettre en relief la valeur tangible que peut apporter un PDE pour les deux intervenants. De cette manière, leur attitude envers les PDE pourrait s'améliorer et donner lieu à des transferts modaux.

De plus, les sociétés doivent adapter leur PDE à leur situation géographique afin de promouvoir une mobilité plus durable. En fait, chaque société est unique et les modes de transport promus doivent être perçus comme des solutions de substitution valables à la voiture par les employés. Cette perception dépend de la situation géographique des sociétés. Les résultats montrent qu'en ce qui concerne leurs conditions contextuelles (par ex. les facilités de transport public), la plupart des sociétés situées en milieu périurbain ou dans l'agglomération ont des déplacements domicile-travail inefficaces. D'où l'existence de potentialités de transfert modal. À nouveau, une communication plus forte sur les avantages potentiels que peut apporter un PDE contribuerait probablement à convaincre les responsables de ces sociétés à poursuivre leurs efforts de mobilité durable.

Nos recherches ont également révélé que certaines mesures de mobilité sont plus efficaces que d'autres pour diminuer le recours à la voiture. Les mesures financières se distinguent. En ce qui concerne l'infrastructure cycliste, comme un espace de rangement et des douches, une augmentation non significative de l'utilisation de la voiture a été estimée. Une telle infrastructure destinée aux cyclistes est en premier lieu un traitement des symptômes et n'influence pas les problèmes sous-jacents comme la distance et les caractéristiques de trajet complexes (par ex. l'enchaînement de trajets pour conduire les enfants à l'école ; Dickinson et al., 2003). De plus, les investissements en infrastructure cycliste sont moins coûteux et donc plus abondants en milieu périurbain moins propice au vélo. Les mesures de covoiturage semblent peut-être trop molles pour modifier le choix de mode d'un employé. Il s'agit d'un raisonnement suggéré par Hwang et Giuliano (1990) qui catégorisent ce genre de mesures comme étant moins efficaces par rapport aux mesures financières et restrictions de stationnement, plus efficaces..



ADDICT - Résultats

Initiatives en matière de déplacements domicile - travail dans les entreprises: analyse et développements possibles

CONTRIBUTION DU PROJET EN APPUI A UNE POLITIQUE DE DEVELOPPEMENT DURABLE

La contribution du projet ADICCT dans un contexte d'appui scientifique à une politique de développement durable est double

Premièrement, le projet recommande certaines politiques et mesures afin de réduire la demande de déplacement, en étudiant les initiatives des sociétés pour améliorer le caractère durable des déplacements domicile-travail des travailleurs. L'étude montre en fait que le télétravail peut réduire le nombre de trajets effectués, tandis que le travail à distance réduit les durées des trajets. De la même manière, offrir la possibilité aux travailleurs de travailler avec des horaires flexibles s'est révélé une méthode adéquate pour aplanir la demande de déplacements et pour éviter la congestion routière due à la simultanéité des déplacements. Les entreprises peuvent également promouvoir le covoiturage, et l'étude démontre que certaines mesures de politique sont susceptibles de donner lieu à des transferts modaux. En augmentant le nombre de passagers par véhicule, la demande de déplacements est également réduite. Toutes ces mesures agissent sur l'aspect demande des déplacements.

La deuxième contribution du projet est la fourniture de preuves attestant que les entreprises peuvent influencer le choix modal de leurs travailleurs. Pour atteindre cet objectif, les entreprises ont deux leviers à leur disposition. Premièrement, les mesures d'attraction incitent les travailleurs à choisir des modes de transport alternatifs (marche, vélo, transport public) en leur apportant une valeur tangible. Le but de telles mesures est de compenser la perte de commodité éventuelle qu'un transfert modal peut entraîner. Des mesures telles que les incitants financiers, des infrastructures cyclistes se sont révélées efficaces. Le deuxième type de mesures est celui des mesures de pression, qui dissuadent de recourir à la voiture. La politique de stationnement est le principal point d'attention de telles stratégies. Les transferts modaux sont importants dans le développement durable car ils améliorent l'efficacité du système de transport.

Le projet ADICCT apporte une valeur ajoutée au projet de cluster INTERACT, également financé dans le cadre du programme « La Science pour un développement durable » (SSD). Cette dernière étude compare et approfondit les connaissances acquises sur le développement durable à travers plusieurs projets, l'un d'eux étant ADICCT. Le projet INTERACT s'efforce de prendre en compte de manière équilibrée les aspects sociaux, économiques et environnementaux afin de soutenir une politique visant le développement durable.

COORDONNEES

Coordinateur

Frank Witlox

Universiteit Gent (UGent)
Sint-Pietersnieuwstraat 25
B-9000 Gent
Tel: +32 (0)9 264 45 53
Fax: +32 (0)9 264 49 85
frank.witlox@ugent.be

Partenaires

Bart Jourquin

Facultés Universitaires Catholiques
de Mons (FUCaM)
Chaussée de Binche 151a
B-7000 Mons
Tel: +32 (0)65 32 32 93
Fax: +32 (0)65 31 56 91
bart.jourquin@fucam.ac.be

Isabelle Thomas

Université Catholique de Louvain
(UCL)
Place Louis Pasteur 3
B-1348 Louvain-La-Neuve
Tel: +32 (0)10 47 21 36
Fax: +32 (0)10 47 28 77
isabelle@uclouvain.be

Ann Verhetsel

Universiteit Antwerpen (UA)
Prinsstraat 13
B-2000 Antwerpen
Tel: +32 (0)3 220 42 21
Fax: +32 (0)3 220 43 95
ann.verhetsel@ua.ac.be

