

PROMOCO

Mobilité professionnelle et voitures de société

DURÉE DU PROJET
01/01/2007 – 31/01/2009

BUDGET
368.857 €

MOTS CLÉS
Professional mobility, car ownership, data collection, company cars

CONTEXTE

Chaque année, la Belgique compte de plus en plus de voitures de société. Et des analyses ont montré que le kilométrage annuel moyen de ces véhicules est beaucoup plus important. Ce phénomène et ses effets sur la mobilité en général doivent donc être considérés comme des éléments importants d'une analyse réaliste de la mobilité.

Les impacts de cette tendance, tant sur la durabilité que sur l'évolution générale des comportements de mobilité peuvent-ils être estimés ? C'est la question au centre du projet PROMOCO.

La problématique des voitures de société relie mobilités privée et professionnelle. Si, en Belgique, on a déjà décrit la première (enquête MOBEL), la seconde reste, à notre connaissance, complètement inconnue. Mais elle aussi est la cause d'externalités négatives, il est donc crucial d'en avoir une meilleure connaissance.

DESCRIPTION DU PROJET

Objectifs

Le projet considère deux questions principales. D'abord, est-ce que la mise à disposition d'une voiture de société implique des schémas de mobilité spécifiques et, si c'est le cas, comment ceux-ci contribuent-ils aux impacts de la mobilité sur une société durable ?

La seconde question porte sur la relation potentielle entre utilisation d'une voiture de société et localisation des domiciles et des lieux de travail.

Ce projet vise à clarifier quelque peu ces sujets et, de ce fait, à fournir l'information nécessaire pour en tirer des politiques réalistes de mobilité, d'aménagement du territoire et de fiscalité visant à une société plus durable.

En particulier, l'accent sera mis sur :

- l'analyse des comportements de mobilité des ménages disposant de voiture de société ;
- la description des relations entre accessibilité des lieux de travail et voitures de société.

L'objectif est un bilan argumenté des impacts globaux des voitures de société sur la mobilité durable.

Méthodologie

Vu les objectifs, le travail technique sera organisé suivant 3 directions : collecte de données, modélisation de l'impact des voitures de société et description des corrélations entre leur possession et l'accessibilité des lieux de travail.

La collecte de données est nécessaire pour rassembler des informations cruciales sur le sujet. Outre les caractéristiques socio-économiques des ménages, l'enquête s'intéressera à :

- la répartition du kilométrage des voitures de société entre mobilités privée et professionnelle ;
- les conditions pratiques d'utilisation des voitures de société par les ménages qui peuvent avoir un impact certain sur les comportements de mobilité ;
- la volonté de modifier ces comportements de mobilité lorsqu'on peut disposer d'une voiture de société..

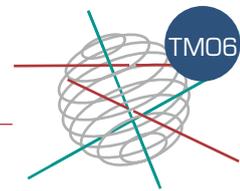
La modélisation comportera 2 parties : les modèles de possession de voiture (« car ownership ») et les modèles pour les schémas de mobilité induits.

La première classe de modèles décrit les choix faits par les ménages concernant l'achat ou la location de voiture en fonction de leurs caractéristiques. La seconde fournit un mécanisme d'estimation des impacts d'une voiture de société sur les schémas de mobilité du ménage. Cela permet d'étudier par exemple

- la possible modification du nombre de déplacements, de la distance parcourue ou du temps de trajet pour différents motifs de déplacement ;
- les possibles changements de mode induits par une voiture de société ;
- et éventuellement d'autres

Un autre objectif est de fournir une analyse des relations potentielles entre la disponibilité d'une voiture de société et l'accessibilité au lieu de travail. Le point de vue des sociétés sera aussi examiné sur





PROMOCO

Mobilité professionnelle et voitures de société

- les mérites respectifs de la voiture de société ou d'une politique de transport alternative pour le personnel ;
- les relations avec la mobilité purement professionnelle ;
- l'impact sur les choix de localisation.

Pour cela, des interviews avec des responsables de flotte et de relations humaines seront menés.

La répartition des tâches entre partenaires est la suivante

1. État de l'art (GRT-VUB-IMOB)
2. Design de la collecte de données (GRT-VUB-IMOB)
3. Modèles (GRT-IMOB)
4. Collecte de données (GRT-VUB-IMOB)
5. Analyse descriptive (GRT-VUB)
6. Estimation du « car ownership » et modèles des activités induites (GRT-IMOB)
7. Analyse descriptive des relation entre accessibilité au travail et voitures de société (GRT-VUB)
8. Dissémination et rapports (GRT-VUB-IMOB)

RÉSULTATS ET/OU PRODUITS ATTENDUS

Ceux-ci peuvent être répartis en 3 catégories :

1. analyse descriptive basée sur les données collectées ;
2. résultats des modèles en ce y compris les analyses des effets de substitution dans le « car ownership » et l'analyse de la génération de nouveaux déplacements, de changements modaux et des impacts de la voiture de société à partir des modèles d'activités induites ;
3. analyse descriptive des relations entre accessibilité au travail et voiture de société.

Un colloque présentera les leçons tirées du projet aux entreprises et aux organisations et administrations en charge des politiques fiscales, de mobilité et d'aménagement du territoire.

Ce projet est en relation avec le programme ERA-NET transport (groupe 10, ENT10).

PARTENAIRES - ACTIVITÉS

Le Groupe de Recherche sur les Transports (GRT) des **FUNDP** s'intéresse à l'analyse comportementale des déplacements et de la mobilité des individus, au travers de modèles agrégés et désagrégés.

La mission de l'**IMOB** (UH) est le développement de solutions durables dans le domaine du transport et de la sécurité routière. Dans le domaine du transport, ses recherches mettent l'accent sur les comportements. À côté de recherches fondamentales, l'**IMOB** veut aussi rappro-

cher le monde académique et les politiques concrètes.

Les recherches du département **MOSI** (VUB) portent principalement sur : transport et logistique, mobilité durable, analyse multi-critères et analyse de localisation. Les recherches du groupe Transport et logistiques visent à établir des liens entre les techniques de recherche opérationnelle et les études d'impact économique en matière de transport et de mobilité.

COORDONNÉES

Coordinateurs

Philippe Toint & Eric Cornelis

Facultés Universitaires Notre Dame de la Paix (FUNDP)
 Groupe de recherche sur les Transports (GRT)
 Rempart de la Vierge 8
 B-5000 Namur
 Tel:+32 (0)81 72 49 17
 Fax:+32 (0)81 72 49 14
 philippe.toint@fundp.ac.be
<http://www.grt.be>

Promoteurs

Geert Wets

Universiteit Hasselt (UH)
 Transportation Research Institute (IMOB)
 Campus Diepenbeek
 Wetenschapspark 5 bus 6
 B-3590 Diepenbeek
 Tel:+32 (0)11 26 91 58
 Fax:+32 (0)11 26 91 99
 geert.wets@uhasselt.be
<http://www.imob.uhasselt.be>

Cathy Macharis

Vrije Universiteit Brussel (VUB)
 Mathematics, Operational Research, Statistics and Information Systems (MOSI)
 Pleinlaan 2
 B-1050 Brussels
 Tel:+32 (0)2 629 22 86
 Fax:+32 (0)2 629 21 86
 cathy.macharis@vub.ac.be
<http://www.vub.ac.be/MOSI/>

Comité de suivi

Pour la composition complète et la plus à jour du Comité de suivi, veuillez consulter notre banque de données d'actions de recherche fédérales (FEDRA) à l'adresse <http://www.belspo.be/fedra> ou <http://www.belspo.be/ssd>.

