

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



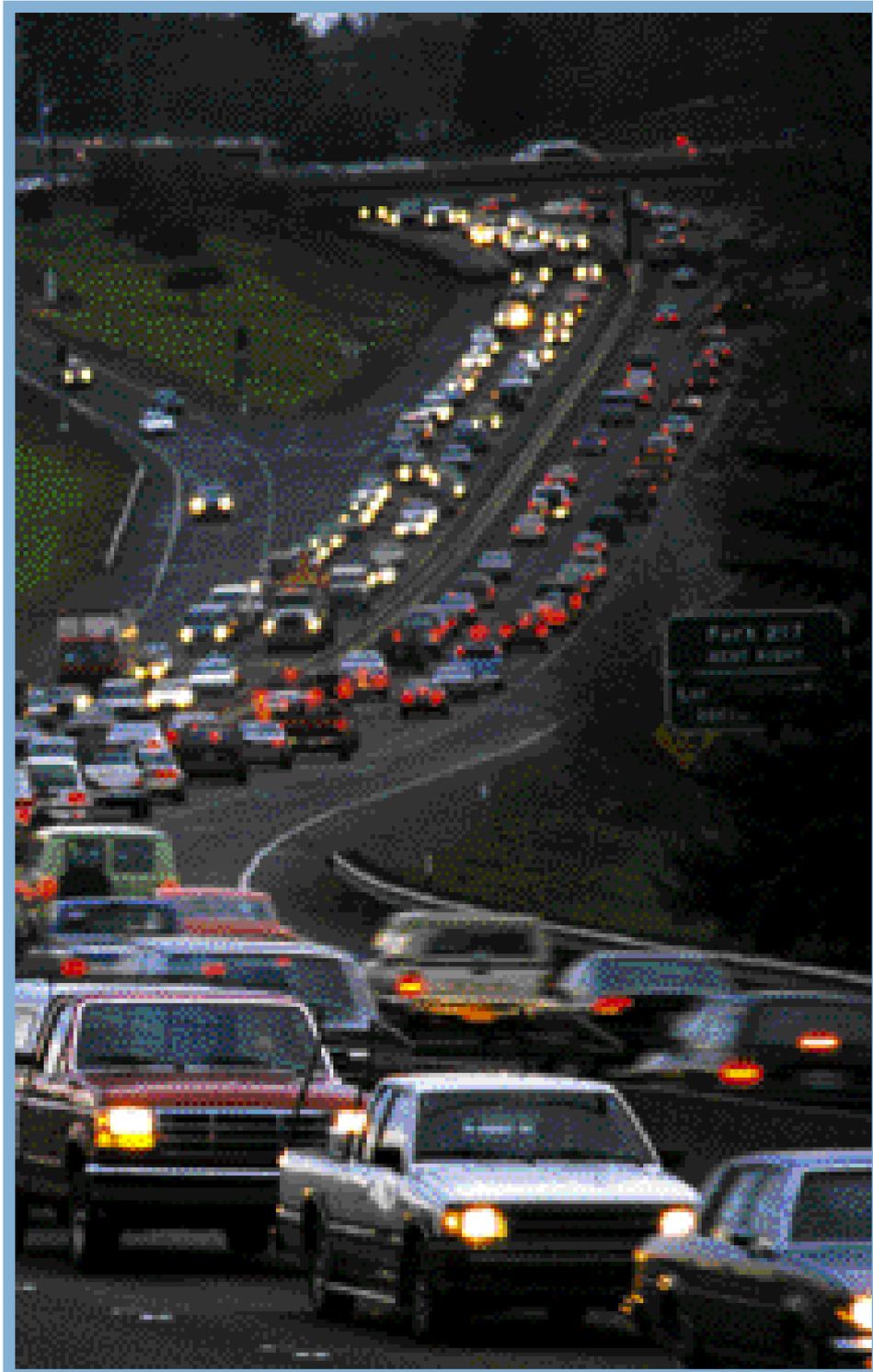
Langzaam Verkeer

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

AVANT-PROPOS	3
DES MESURES CLASSÉES PAR CATÉGORIES	7
AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE	7
INFRASTRUCTURE	11
FISCALITÉ	17
TARIFICATION	23
LEGISLATION - 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 l'ONSS pour les primes accordées lors de l'utilisation de modes de transport durables et exonération d'impôt, pour l'employé bénéficiaire, 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
IMPLANTATION DES ZONES D'ACTIVITES				
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
ALLOCATION DE L'ESPACE				
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 voiture¹.

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 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.

¹ 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

INFRASTRUCTURE

MESURES LI ES L'INFRASTRUCTURE	OBJ.	CIBLE	NIVEAU	TYPE
INFRASTRUCTURE POUR CYCLISTES ET/OU PI TONS				
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
INFRASTRUCTURE DE PARKING				
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
INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT PUBLIC				
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
INFRASTRUCTURE ROUTI RE				
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 m² 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.

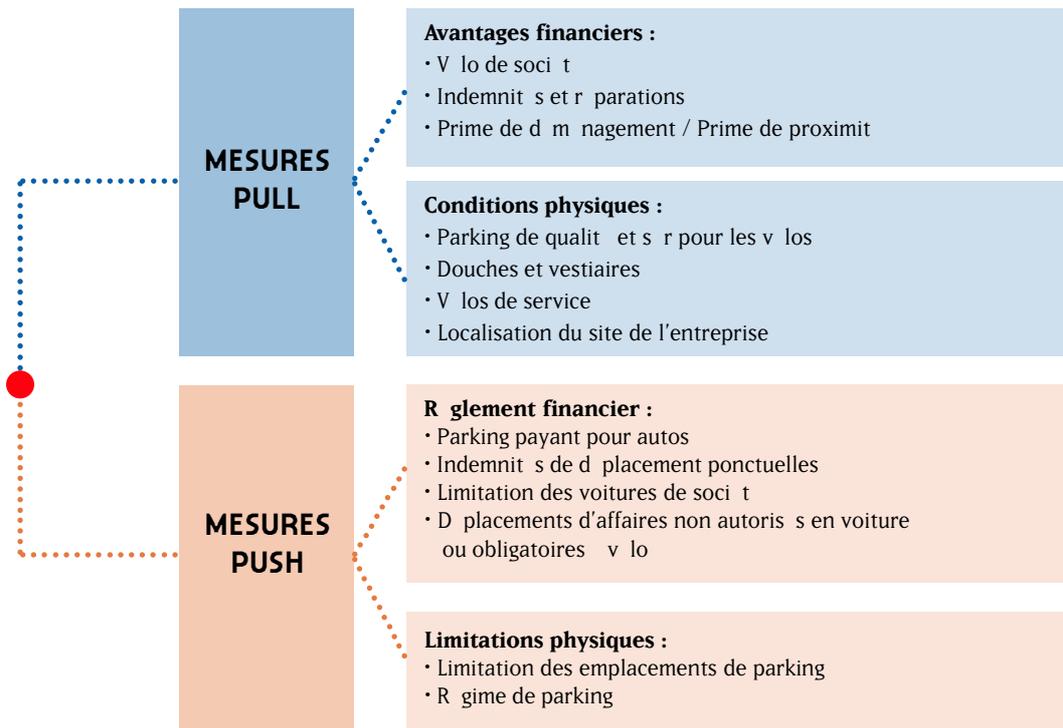
Importance pour l'employeur d'une politique de stimulation de l'usage du vélo

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-Bas² 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
FISCALITÉ CONCERNANT L'EMPLOYEUR				
◆ DUCTIBILITÉS FISCALES				
Ductibilité 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
◆ EXONÉRATIONS FISCALES				
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
◆ TAXATIONS				
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
FISCALITÉ CONCERNANT L'EMPLOYÉ				
◆ DUCTIBILITÉS FISCALES				
Ductibilité 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
Ductibilité fiscale des frais de déplacement domicile-travail plus importante pour les employés habitant à proximité de leur lieu de travail	1	1	3	pull

² 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'autosolisme113push			
Déductibilité de 6BEF/km maintenue pour les chauffeurs qui pratiquent le covoiturage et reçoivent une rémunération des passagers213pull			
Suppression totale de la déductibilité fiscale des déplacements domicile-travail113push			
Déductibilité des frais de déménagement pour l'employé dans le cas d'une nouvelle adresse de travail513pull			
Déductibilité des frais de parking de dissuasion (Park & Ride) pour les employés213pull			
◆ EXON RATIONS FISCALES			
Exonération fiscale pour l'employé du total du remboursement par l'employeur des abonnements en transport public213pull			
Exonération d'impôt pour l'employé du total de la prime éventuellement accordée par l'employeur pour l'utilisation de modes de transport durables213pull			
Exonération fiscale pour l'employé du remboursement par l'employeur des frais de déménagement de l'employé qui se rapproche de son travail513pull			
◆ TAXATIONS			
Imposition de l'employé en possession d'une voiture de société en fonction de l'utilisation réelle des fins privées133push			
Taxation en tant qu'avantage en nature des places de parking mises gratuitement à disposition des employés133push			
FISCALITE LIÉE AU LOGEMENT			
Encourager les employés à habiter plus près de leur travail par l'adaptation des frais d'enregistrement133pull			
Fiscalité favorable à la restauration des logements anciens aux centres-villes132pull			
TAXATION DES VÉHICULES			
◆ TAXES À L'ACHAT			
Réduction ou suppression des taxes de mise en circulation et de circulation133pull			
Taxes de mise en circulation fonction de critères environnementaux du véhicule633push			
Taux de TVA à l'achat d'un véhicule variable suivant des critères écologiques633push			
Diminution de la TVA à l'achat d'un véhicule133pull			
Dispositions fiscales (en termes d'amortissement) favorables aux véhicules électriques de sociétés623pull			
◆ TAXES À L'UTILISATION			
Augmentation du prix du carburant (taxe)124push			
Taxe de circulation liée aux kilomètres parcourus133push			
Taxation plus avantageuse des carburants plus écologiques633pull			
Taxe à l'utilisation d'un véhicule qui intègre les coûts du transport133push			
Incitants fiscaux à l'utilisation d'un véhicule électrique633pull			
Taxe de circulation fonction du rapport nombre de personnes du ménage / nombre de véhicules133push			
Taxe de circulation liée aux résultats du contrôle technique633push			
Taxe sur l'énergie133push			
Réduction progressive du différentiel actuel en faveur du diesel.133push			

❖ 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

¹ 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
TARIFICATION DES INFRASTRUCTURES				
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
TARIFICATION DES TRANSPORTS PUBLICS				
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

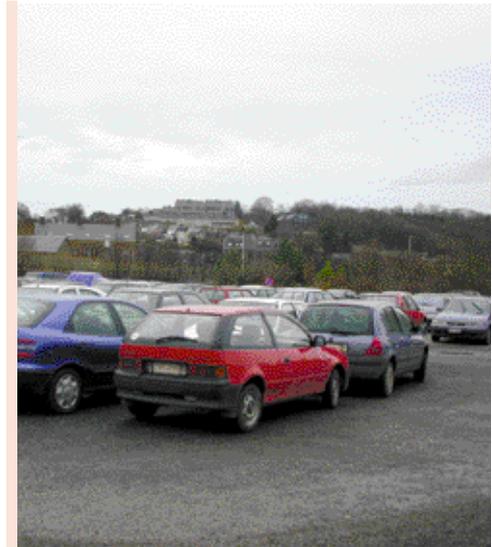
❖ OBLIGATION POUR LES EMPLOYEURS DE FAIRE PAYER LE PRIX DU PARKING LEURS EMPLOYÉS OU DE DONNER UNE PRIME AUX EMPLOYÉS QUI N'UTILISENT PAS DE PLACES DE PARKING

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 échangés par les cyclistes et les usagers des transports publics leurs sont réalloués.

Les employés peuvent également échanger 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.