

Diagnostic des déplacements domicile - lieu de travail 2014



Service public fédéral
Mobilité et Transports

.be

Auteurs :

Christophe Pauwels et Peter Andries

Service public fédéral Mobilité et Transports

Direction générale Politique de Mobilité durable et ferroviaire

Direction Mobilité

enquetewwv@mobilite.fgov.be

www.mobilite.belgium.be/fr/mobilite/domicile_travail

Éditeur responsable :

Laurent Ledoux, rue du progrès 56 - 1210 Bruxelles - Numéro d'entreprise. 0 308 357 852

Janvier 2016

TABLE DES MATIÈRES

I.	Contexte et organisation du diagnostic	3
1.	Objectifs du diagnostic.....	3
2.	Déroulement de l'enquête.....	4
3.	Collaboration	5
4.	Changements en 2014.....	6
5.	Interprétation des données.....	7
6.	Nombre d'unités d'établissement et de travailleurs.....	7
II.	Les déplacements domicile-travail.....	8
1.	Selon le lieu de travail.....	8
2.	Selon le niveau d'urbanisation.....	16
3.	Selon l'accessibilité aux transports en commun	18
4.	Selon les distances domicile-travail	19
5.	Selon le secteur d'activité.....	21
6.	Selon le genre	23
7.	Selon le lieu de domicile	24
III.	Politiques de mobilité des employeurs.....	26
1.	Mesures prises par les employeurs.....	26
2.	Impact des mesures.....	31
3.	Gestion du stationnement.....	34
4.	Gestion des horaires et télétravail.....	35
IV.	Problèmes rencontrés par les employeurs	39
V.	Conclusions.....	41

I. CONTEXTE ET ORGANISATION DU DIAGNOSTIC

1. OBJECTIFS DU DIAGNOSTIC

La réalisation d'un diagnostic des déplacements domicile-travail est depuis 2005 une obligation légale pour tous les employeurs belges qui occupent plus de 100 personnes.

L'objectif de ce diagnostic est double. Premièrement, il permet de recueillir des données sur les déplacements domicile-travail en Belgique, et les politiques de mobilité que les entreprises mettent en œuvre. Ces données sont ensuite relayées et utilisées par de nombreux acteurs de la mobilité (pouvoirs publics, consultants, universités, ...).

D'autre part, il a comme objectif d'inciter les employeurs à prendre des mesures encourageant une mobilité plus durable.

INTÉRÊT DES STATISTIQUES

Ce diagnostic permet au SPF Mobilité et Transports de recueillir énormément de données relatives aux déplacements domicile-travail. Celles-ci sont mises à disposition des organisations, institutions publiques, universités ou consultants qui travaillent sur le thème de la mobilité.

Les données recueillies sont très précises puisque toutes les entreprises et institutions publiques de plus de 100 personnes sont tenues de répondre à l'enquête. Des informations sont ainsi disponibles jusqu'au niveau communal, ce qu'il est difficile d'obtenir via une enquête classique au niveau national. De plus,

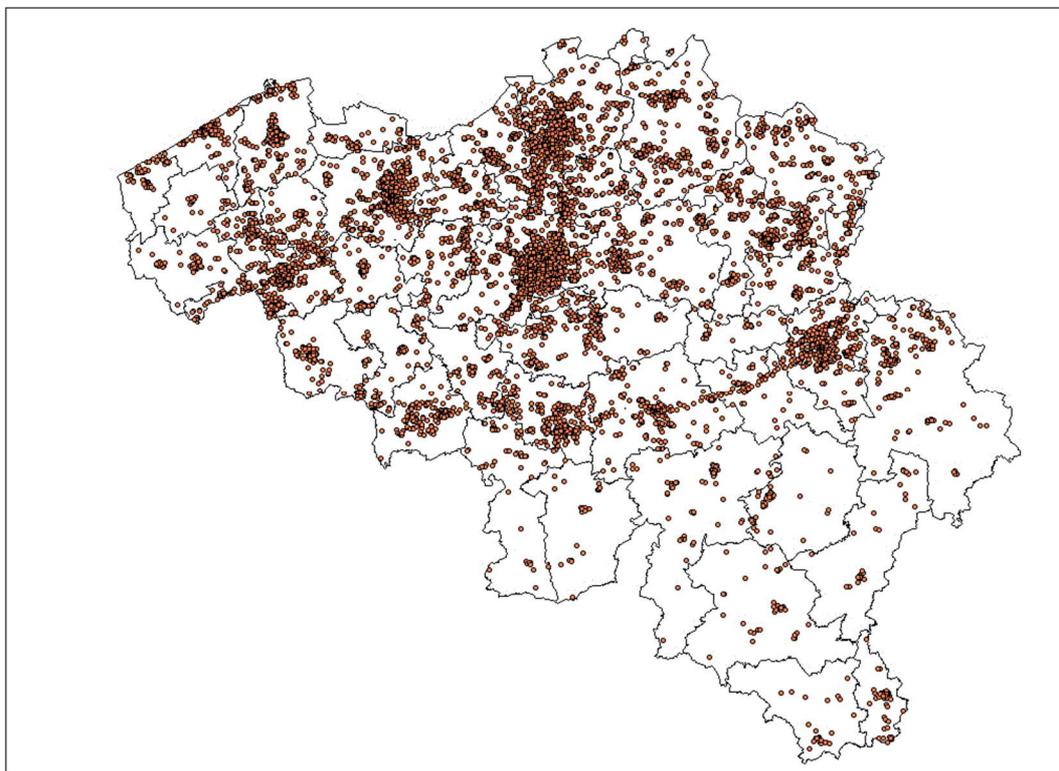
le diagnostic ne se contente pas de recueillir des informations sur la façon dont les gens se déplacent, il permet aussi de lier cette information avec les politiques de mobilité prises au sein des entreprises.

INCITATION DES ENTREPRISES

Faire réaliser par les entreprises et institutions publiques un diagnostic des déplacements de leurs travailleurs a également pour but de les encourager et les aider à mettre en œuvre des mesures favorisant l'utilisation des modes de transports durables.

C'est dans cette optique que la loi-programme du 8 avril 2003 a modifié l'article 15 de la loi du 20 septembre 1948 portant organisation de l'économie, imposant ainsi aux employeurs de fournir l'état des déplacements domicile-travail au conseil d'entreprise (ou à la délégation syndicale à défaut de celui-ci).

En pratique, une fois le questionnaire complété, les employeurs fournissent donc celui-ci au conseil d'entreprise ou au comité de concertation. Celui-ci a deux mois pour rendre un avis sur les données et informations reçues. Les employeurs peuvent ensuite valider officiellement les données remplies, soit via l'application en ligne du SPF Mobilité et Transports, soit en envoyant le questionnaire en version papier.



(c) SPF MT - FOD MV - 2015

FIGURE 1 : UNITÉS PARTICIPANT À L'ENQUÊTE SUR LES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL 2014

2. DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE

Les employeurs concernés sont ceux qui occupent au total plus de 100 travailleurs. Le calcul exact à prendre en compte est le même que celui utilisé lors des élections sociales. Chaque employeur concerné remplit un questionnaire pour chacune de ses unités d'établissement où travaillent au moins 30 travailleurs. Pour déterminer si une unité dépasse ou non ce nombre, ne sont pris en compte que les travailleurs qui se rendent réellement et régulièrement sur le lieu de l'unité d'établissement en question.

Le SPF Mobilité et Transports prend comme base les données de la Banque Carrefour des Entreprises. Chaque entreprise et chaque unité d'établissement est ainsi identifiée par un numéro unique. Sur base de données de l'ONSS, les employeurs qui occupent plus de 100 travailleurs sont dès lors invités par courrier à participer à l'enquête.

Étant donné que l'on s'intéresse uniquement aux travailleurs qui se rendent régulièrement à la même unité d'établissement, il est impossible de se baser uniquement sur des données administratives pour déterminer pour quelle unité un questionnaire doit être rempli. À charge donc pour chaque employeur de le faire. Certaines entreprises de plus de 100 personnes peuvent échapper à l'obligation quand aucune de leurs unités n'accueille de façon régulière au moins 30 travailleurs.

APPLICATION PERMETTANT DE COMPLÉTER LE QUESTIONNAIRE

L'enquête est complétée dans la majorité des cas via une application internet. Seule une partie des écoles et quelques autres exceptions ont envoyé un questionnaire papier au SPF Mobilité et Transports.

L'application, outre le fait d'éviter un fastidieux encodage de données, a de nombreux avantages :

- Chaque employeur se connecte à l'application via le portail de la Sécurité sociale, ce qui évite de devoir utiliser un code d'accès supplémentaire.
- L'application a un lien direct avec la base de données de la Banque-carrefour des Entreprises (BCE). Cela permet à tout employeur d'utiliser des données à jour de la BCE, et donc notamment de la liste des unités d'établissement.

- Les employeurs peuvent faire remplir l'enquête par leur secrétariat social.
- Le fait d'utiliser une application informatique permet de corriger directement les oublis et certaines erreurs d'encodage.

Grâce aux diverses simplifications du questionnaire et à une refonte de l'application, les utilisateurs ont rencontré bien moins de soucis qu'en 2011, ce qui a grandement fait diminuer le nombre de questions que le helpdesk a dû traiter.

3. COLLABORATION

AVEC LES PARTENAIRES SOCIAUX

La relation avec les partenaires sociaux dans le cadre de cette enquête est de première importance pour le SPF Mobilité et Transports. Les représentants des employeurs sont en effet particulièrement attentifs à l'évolution et aux résultats du diagnostic, puisque c'est l'entreprise elle-même qui est chargée de remplir le questionnaire, et que la politique de mobilité qu'elle mène est au centre de celui-ci. De même, les représentants des travailleurs sont directement impliqués, de par le passage systématique par la concertation sociale dans le processus même de l'enquête.

Avant le lancement de l'enquête 2014, les organisations d'employeurs ont organisé, en collaboration avec le SPF Mobilité et Transports, plusieurs événements afin d'informer les employeurs. L'Union wallonne des Entreprises (UWE) a ainsi organisé une session d'information dans chacune des 5 provinces wallonnes, avec une intervention du SPF, mais aussi avec des présentations données par le Service public de Wallonie sur le thème de la mobilité dans les entreprises. Des sessions d'information ont également été proposées par la Fédération des entreprises de Belgique (FEB) et la Chambre de Commerce & Union des

Entreprises de Bruxelles (BECI) à Bruxelles et Anvers.

Les organisations syndicales sont également directement impliquées dans le processus. La Fédération générale du travail de Belgique (FGTB) a organisé une journée d'information en octobre 2014, dans laquelle le SPF Mobilité et Transports est aussi intervenu, afin de sensibiliser et informer ses délégués au diagnostic fédéral. La FGTB et la Confédération des syndicats chrétiens (CSC) ont également publié des documents contenant de l'information sur l'enquête, son organisation et ses résultats.

Les avis officiels des partenaires sociaux sur le diagnostic, et notamment sur les évolutions de celui-ci d'une édition à l'autre, sont quant à eux donnés par la sous-commission mixte "Déplacements domicile-travail – Enquête fédérale", composée de membres du Conseil central de l'Economie et du Conseil national du Travail.

AVEC BRUXELLES ENVIRONNEMENT

Depuis 2004, la Région de Bruxelles-Capitale impose à ses entreprises les plus grandes la réalisation d'un plan de déplacements d'entreprise (PDE). Cette obligation concerne tous les organismes, privés ou publics, qui

occupent plus de 100 personnes sur un même site en Région de Bruxelles-Capitale. Le suivi de cette obligation est fait par Bruxelles Environnement.

La réalisation d'un plan de déplacements est un travail plus poussé que le diagnostic demandé au niveau fédéral. Outre la partie « diagnostic », il comporte en effet une partie « plan d'actions ». Une série de mesures doivent ainsi obligatoirement être mises en œuvre par les employeurs.

4. CHANGEMENTS EN 2014

QUESTIONNAIRE

À chaque édition, le SPF Mobilité et Transports consulte les différentes parties prenantes, afin d'améliorer le questionnaire. Celui-ci se doit d'être complet, mais également suffisamment clair pour que les réponses collectées soient les plus correctes possible. Les données récoltées doivent aussi pouvoir être comparées avec celles récoltées lors des enquêtes précédentes.

Les partenaires sociaux ont ainsi rendu leur avis les 25 février et 25 mars 2014, via le Conseil central de l'Économie et le Conseil national du Travail ¹. Les Régions ont également été amenées à rendre un avis sur les propositions de changements. Les modifications suivantes ont finalement été retenues.

- La question sur l'organisation du temps de travail a été considérablement simplifiée. Les employeurs ne doivent désormais plus mentionner en détail les heures de départs et d'arrivées des travailleurs, mais uniquement le type d'horaire (fixe, flexible, irrégulier, ou travail en équipe).
- Dans le tableau reprenant les modes de transport utilisés par les travailleurs, une ventilation par sexe a été rajoutée. Cette ventilation reste néanmoins facultative.

¹ www.ccecrb.fgov.be/txt/fr/doc14-317.pdf et www.cnt-nar.be/AVIS/avis-1904.pdf

Afin d'éviter une charge de travail supplémentaire aux entreprises soumises à la fois à l'obligation fédérale et bruxelloise, une procédure a été mise en place en 2011 afin de permettre aux entreprises de ne remplir qu'un seul formulaire. Le SPF Mobilité et Transports et Bruxelles Environnement ont continué dans cette voie en faisant en sorte que les changements portés aux questionnaires permettent cette harmonisation.

- La règle imposant un nombre minimal de travailleurs pour lesquels les entreprises doivent mentionner le code postal du domicile en plus du mode de transport utilisé a été simplifiée. L'information doit désormais être fournie pour 40% du nombre de travailleurs de chaque unité d'établissement, total qui peut dans la grande majorité des cas être atteint si l'employeur doit organiser une enquête interne auprès de ses travailleurs.
- La liste des mesures que peuvent prendre les entreprises a été revue. Certaines mesures ont été supprimées ou modifiées, d'autres ont été ajoutées. Le télétravail fait notamment désormais l'objet d'une question à part.

Toutes ces modifications ont été faites en concertation avec Bruxelles Environnement, afin que les questionnaires restent compatibles.

APPLICATION PERMETTANT DE RÉCOLTER LES DONNÉES NÉCESSAIRES

Le plus difficile pour les employeurs est souvent de récolter les informations nécessaires auprès de leurs travailleurs. Beaucoup d'entre eux se basent sur des données conservées par leur

service du personnel, qui renseignent par exemple le nombre d'abonnements pour les transports en commun fournis, ou le nombre d'indemnités vélo. L'employeur doit dans ce cas seulement réaliser un travail informatique et peut obtenir des données en une fois pour l'ensemble de ses travailleurs.

Quand le service du personnel ne possède pas ces données, l'employeur doit procéder à une enquête interne auprès de ses travailleurs. Certains utilisent alors un outil d'enquête

développé en interne, et/ou utilisent des formulaires papier.

Pour aider les employeurs ne disposant ni de données, ni d'outils d'enquête, le SPF Mobilité et Transports a fait développer en 2014 une petite application qui permet de réaliser facilement une enquête dans une unité d'établissement. Les données recueillies sont automatiquement compilées dans un fichier sous le bon format, ce qui permet aux employeurs de remplir le questionnaire sans devoir réaliser des calculs eux-mêmes.

5. INTERPRÉTATION DES DONNÉES

Si le nombre de données recueillies (plus d'1,5 millions de travailleurs) est important, il faut garder à l'esprit que les résultats ne peuvent pas tous être extrapolés à l'ensemble des travailleurs belges.

Les entreprises de plus de 100 personnes forment en effet un ensemble d'entreprises non représentatif de l'ensemble des entreprises

belges. La part d'entreprises de grande taille est ainsi plus élevée dans les villes, et de plus, les distances domicile-travail y sont en moyenne plus élevées. Ces facteurs ont une influence sur la répartition modale.

Sur la population concernée par l'enquête, les résultats sont évidemment très complets et permettent de nombreuses analyses.

6. NOMBRE D'UNITÉS D'ÉTABLISSEMENT ET DE TRAVAILLEURS

Le nombre d'enquêtes remplies a encore augmenté pour atteindre un total de 10.734 (pour 3.946 employeurs différents), une fois retirés les questionnaires remplis pour des unités où ne se rendent aucun travailleur de façon régulière. Le nombre de travailleurs concernés dépasse quant à lui pour la première

fois les 1,5 million, ce qui représente environ un tiers de la population active belge. Le Tableau 1 reprend le nombre d'unités ayant participé à chaque enquête depuis 2005 (sans compter les unités où aucun travailleur ne se rend régulièrement), ainsi que le nombre de travailleurs concernés.

	2005	2008	2011	2014
Nombre d'unités	8.745	9.712	10.071	10.734
Nombre de travailleurs	1.359.908	1.438.227	1.491.968	1.530.271

TABLEAU 1

II. LES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL

1. SELON LE LIEU DE TRAVAIL

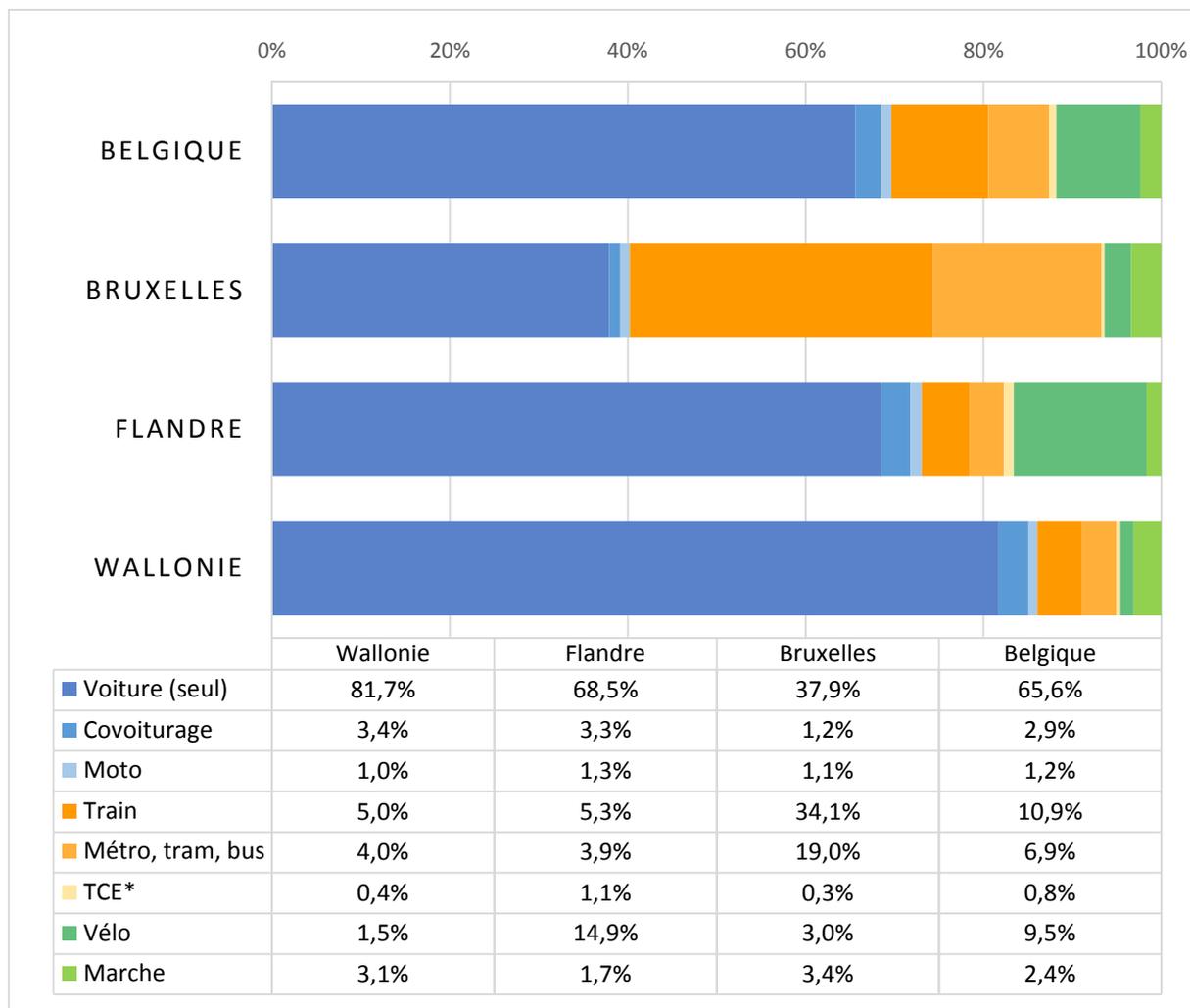


TABLEAU 2 : RÉPARTITION MODALE SELON LE LIEU DE TRAVAIL, *TCE : TRANSPORT COLLECTIF ORGANISÉ PAR L'EMPLOYEUR

Le Tableau 2 reprend les parts modales issues du diagnostic 2014. C'est toujours le mode de déplacement principal qui est pris en compte, c'est-à-dire celui avec lequel est parcourue la plus grande distance entre le domicile et le lieu de travail, la plus grande partie de l'année. Nous pouvons désormais observer l'évolution de la répartition modale sur une durée de 9 ans (2005-2014).

En dehors des résultats présentés dans la dernière partie de ce chapitre (résultats selon le lieu de domicile), tous les chiffres sont calculés sur base du lieu de travail. Cela signifie par exemple que lorsqu'on donne la répartition modale à Bruxelles, il s'agit des modes utilisés par les personnes qui travaillent à Bruxelles, quel que soit leur lieu de domicile.

Mode	BELGIQUE			BRUXELLES			FLANDRE			WALLONIE		
	2005	2014		2005	2014		2005	2014		2005	2014	
Voiture (seul)	66,8%	65,6%	- 2%	45,1%	37,9%	- 16%	68,7%	68,5%	- 0%	80,4%	81,7%	+ 2%
Covoiturage	4,7%	2,9%	- 38%	2,5%	1,2%	- 49%	5,2%	3,3%	- 36%	5,2%	3,4%	- 35%
Moto	1,7%	1,2%	- 33%	0,8%	1,1%	+ 38%	2,2%	1,3%	- 41%	1,5%	1,0%	- 31%
Train	9,5%	10,9%	+ 15%	32,2%	34,1%	+ 6%	4,1%	5,3%	+ 31%	4,4%	5,0%	+ 13%
Méto, tram, bus	5,9%	6,9%	+ 16%	15,0%	19,0%	+ 27%	3,9%	3,9%	+ 0%	3,6%	4,0%	+ 9%
TCE	1,2%	0,8%	- 34%	0,7%	0,3%	- 59%	1,6%	1,1%	- 31%	0,5%	0,4%	- 8%
Vélo	7,8%	9,5%	+ 21%	1,2%	3,0%	+ 148%	12,3%	14,9%	+ 21%	1,3%	1,5%	+ 13%
Marche	2,4%	2,4%	- 2%	2,6%	3,4%	+ 33%	2,1%	1,7%	- 19%	3,2%	3,1%	- 2%

TABEAU 3 : EVOLUTION DE LA RÉPARTITION MODALE DE 2005 À 2014

VOITURES ET MOTOS

L'utilisation des moyens de transports motorisés privés, y compris le covoiturage, a diminué de 4,9% en 9 ans. Cette diminution est cependant loin d'être égale dans toutes les Régions : le transfert modal est très important à Bruxelles (-16,8%), faible en Wallonie (-1,1%) alors qu'il reste proche de la moyenne nationale en Flandre (-3,9%). Nous étudierons ensuite de façon plus précise les résultats en isolant ceux obtenus dans les villes.

La diminution de la proportion de voitures individuelles n'est que de 1,8% et la Wallonie voit même cette proportion augmenter depuis 2005. A contrario, la part du covoiturage diminue d'au moins un tiers dans toutes les Régions. Ce constat est interpellant, et peut sans doute en partie s'expliquer par les changements qui touchent l'organisation du travail dans les entreprises : augmentation du télétravail, horaires plus flexibles, etc. Notons toutefois, premièrement, que la définition du

covoiturage dans le diagnostic n'englobe pas les déplacements réalisés avec d'autres membres de la famille (qui sont repris dans la partie « voiture solo ») et que, le covoiturage étant un mode qui peut être utilisé ponctuellement, il peut être légèrement sous-représenté dans les statistiques étant donné que les travailleurs doivent indiquer le mode qu'ils utilisent le plus souvent.

L'utilisation de la moto a quant à elle très fortement diminué en Flandre et Wallonie, mais progressé dans le même temps à Bruxelles.

Notons enfin qu'une diminution de la part de la voiture n'implique pas nécessairement une diminution des embouteillages, puisque le nombre de travailleurs a dans le même temps augmenté. D'autres facteurs entrent également en ligne de compte, notamment l'évolution du nombre de déplacements non liés au travail, les changements dans l'organisation des horaires au sein des entreprises, ou l'augmentation du travail à domicile.

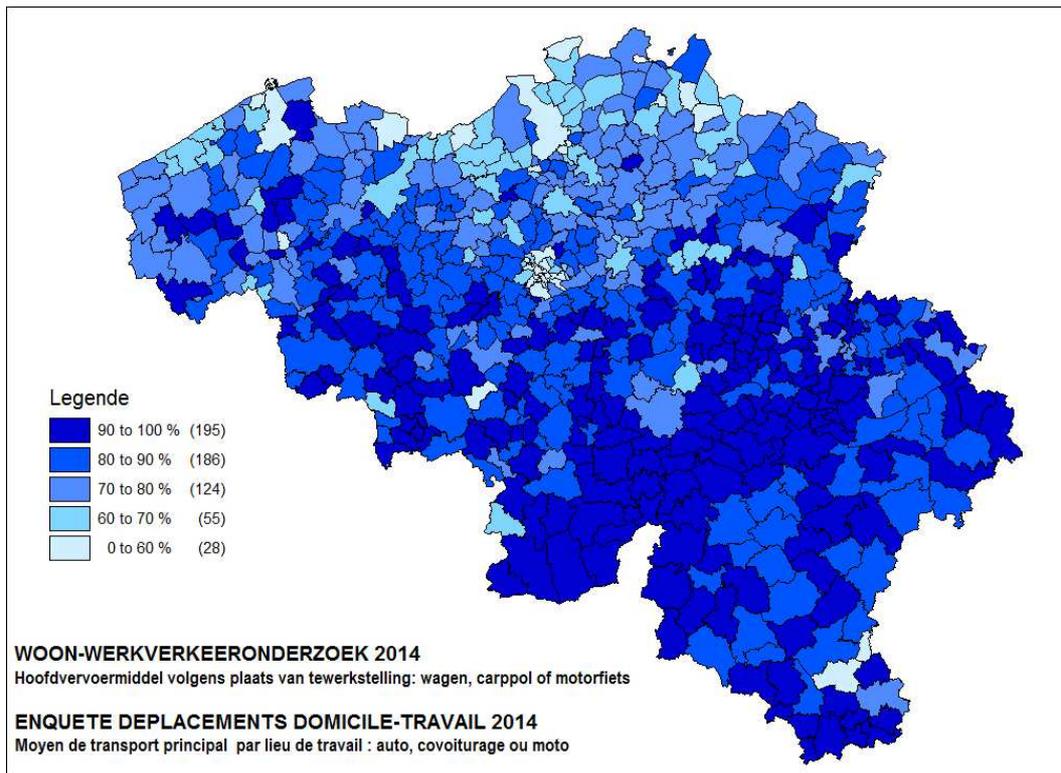


FIGURE 2

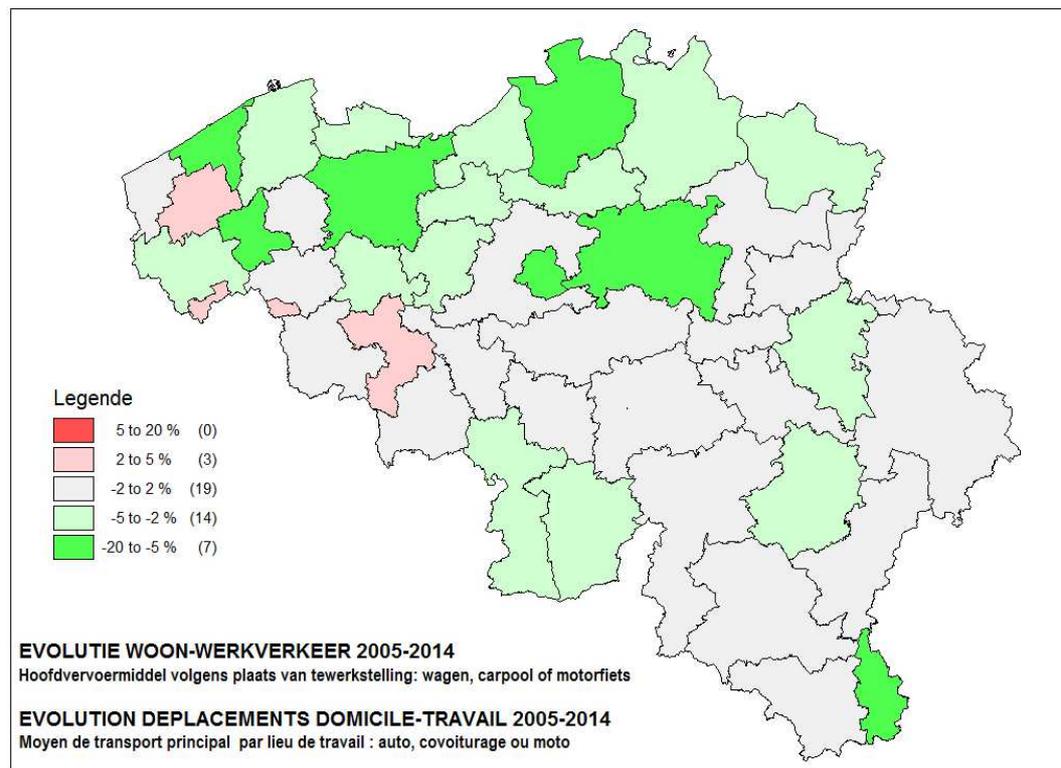


FIGURE 3

TRANSPORTS PUBLICS ET TRANSPORTS COLLECTIFS ORGANISÉS PAR L'EMPLOYEUR

La diminution de la part de la voiture profite naturellement aux alternatives comme les transports publics. L'utilisation du train, du métro, du tram et du bus voient ainsi ensemble leur utilisation augmenter de 15,3% depuis 2005.

Toutes les Régions sont concernées mais de façon différente. En Flandre, c'est surtout l'utilisation du train qui en profite (+31,1%),

à Bruxelles, c'est le réseau de la STIB qui semble profiter d'une grande partie du transfert modal, alors qu'en Wallonie, l'augmentation du nombre d'utilisation des transports publics est partagée entre les TEC et la SNCB.

L'organisation par les employeurs de transports collectifs est quant à elle en baisse, et n'est supérieure à 1% qu'en Flandre.

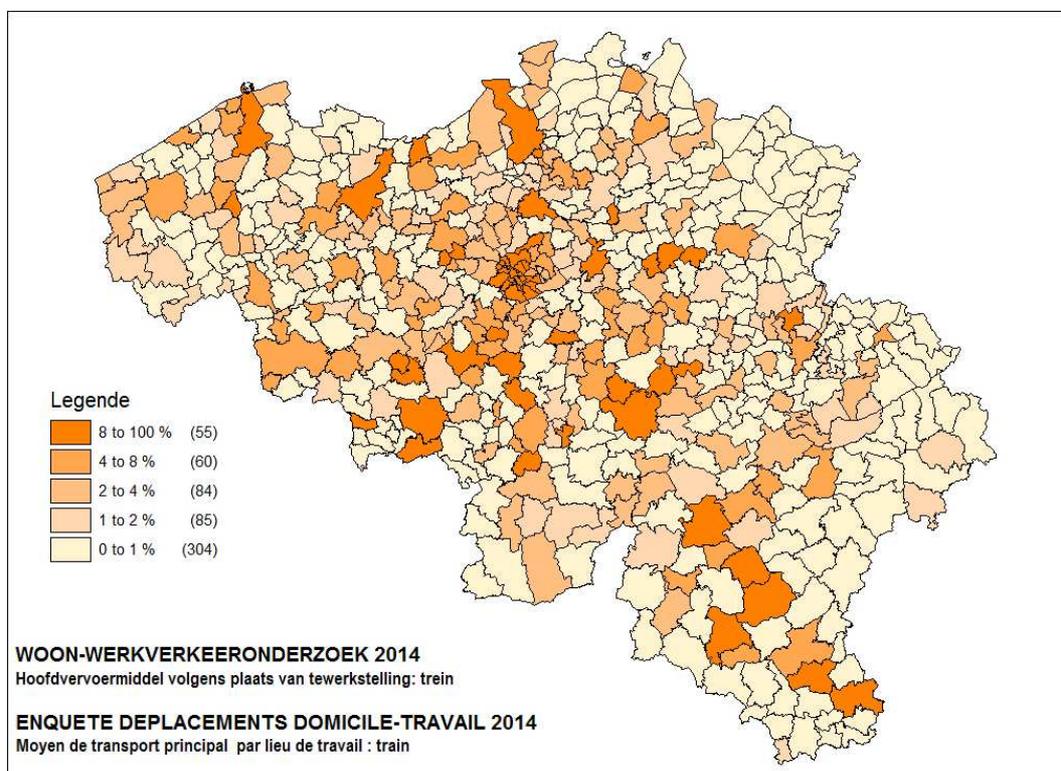


FIGURE 4

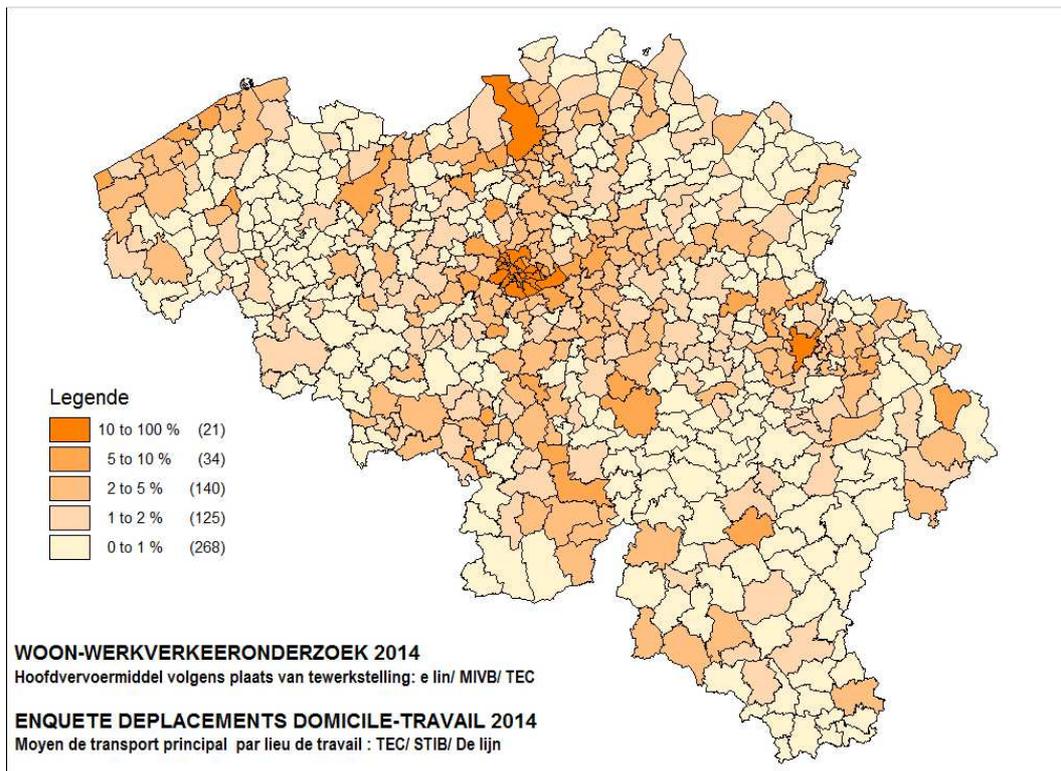


FIGURE 5

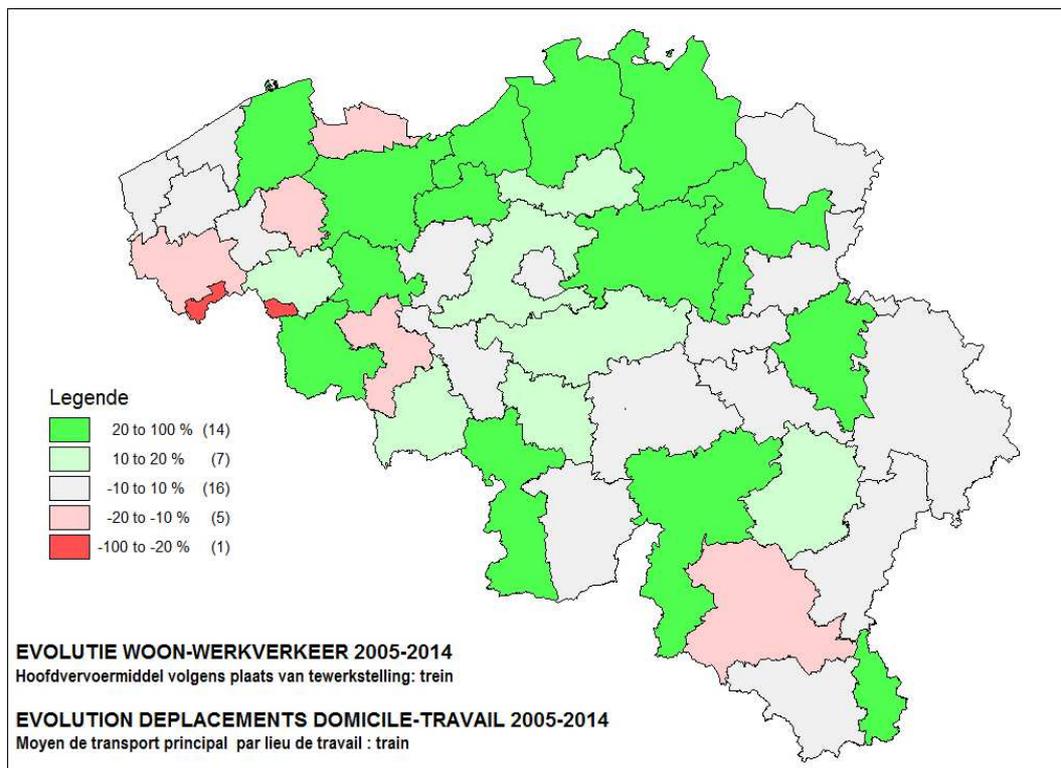


FIGURE 6

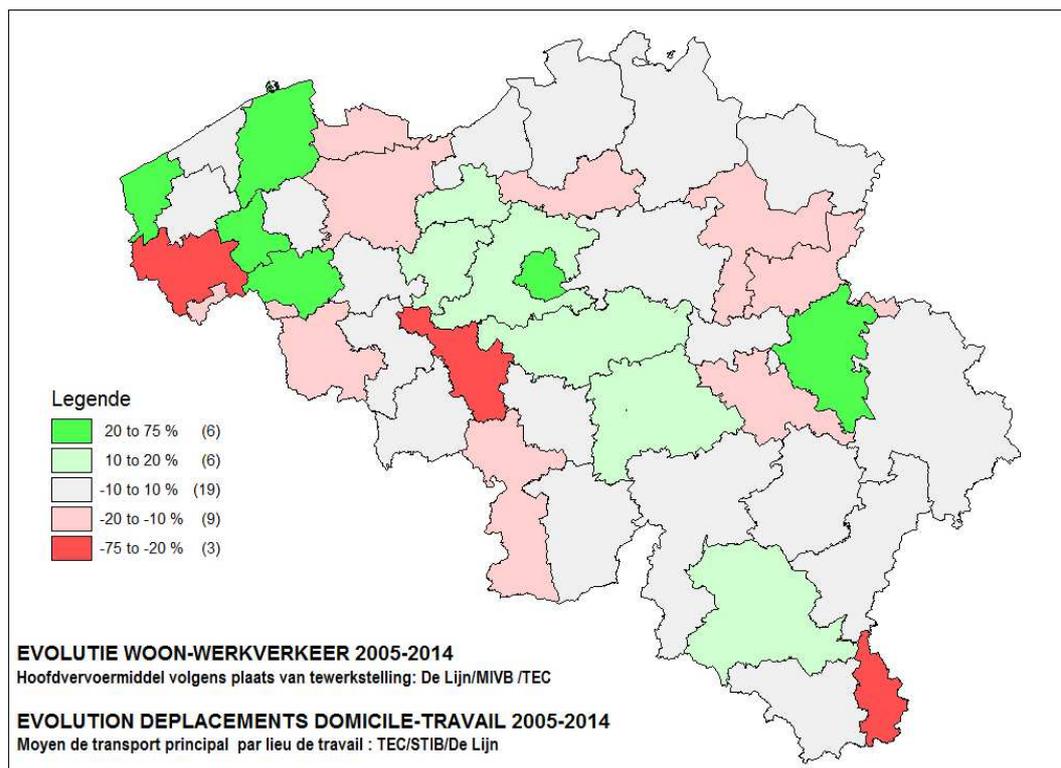


FIGURE 7

MODES ACTIFS

Un transfert de l'utilisation de la voiture s'est également effectué vers l'utilisation du vélo, qui a augmenté de 21,3% depuis 2005 pour maintenant frôler les 10% sur l'ensemble du territoire belge. Dans le même temps, l'utilisation de la marche à pieds stagne à 2,4%. Les modes actifs sont les modes où la différence entre Régions est la plus importante. L'utilisation du vélo est ainsi presque 10 fois plus importante en Flandre qu'en Wallonie.

Bruxelles est la Région où l'évolution est la plus importante. La part du vélo est passée de 1,2% à 3%, soit une augmentation de presque 150% ! Notons aussi que cette augmentation ne s'est pas faite au détriment de l'utilisation de la

marche puisque celle-ci a également augmenté de 33% sur la même durée.

L'utilisation du vélo augmente aussi fortement en Flandre, passant de 12,3% en 2005 à 14,9% en 2014, alors que l'utilisation de la marche s'y tasse. L'augmentation globale de la part des modes actifs (15,5%) est pratiquement équivalente à celle des transports publics.

En Wallonie, le vélo a plus de mal à décoller et reste un mode dont la part est négligeable (1,5%) et même inférieure à celle qui avait été obtenue lors du diagnostic 2008. Ce constat reste toutefois à préciser dans la section suivante, où on verra que l'évolution est fort différente si on sépare les résultats des grandes villes et les autres.

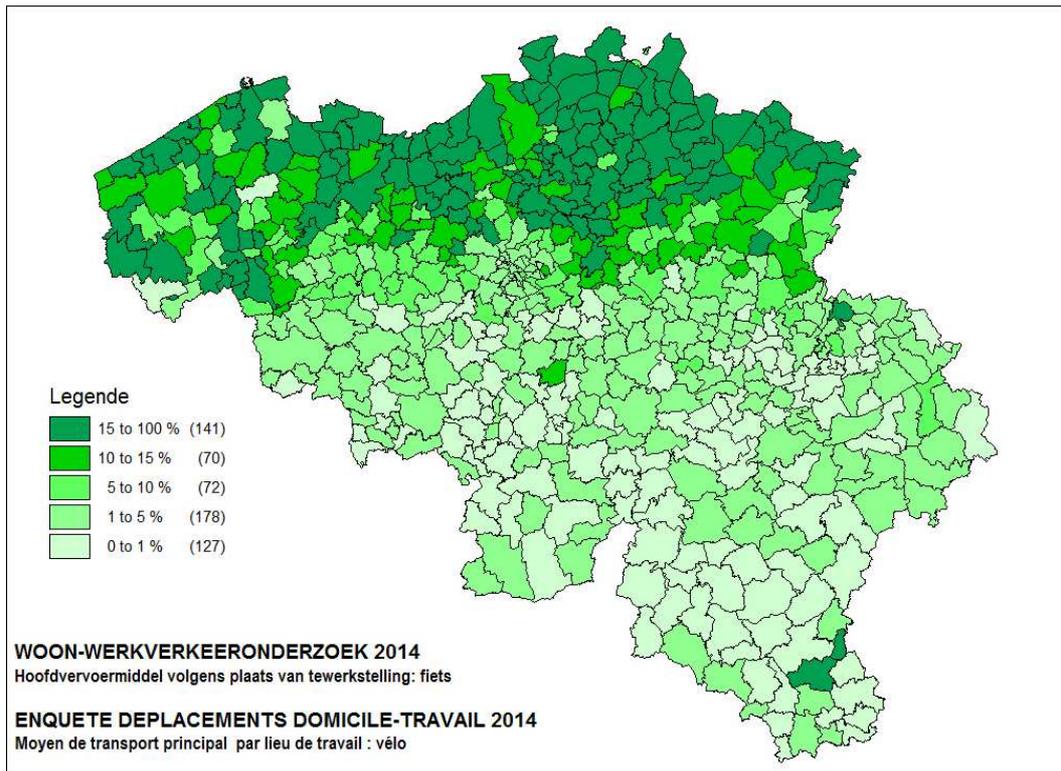


FIGURE 8

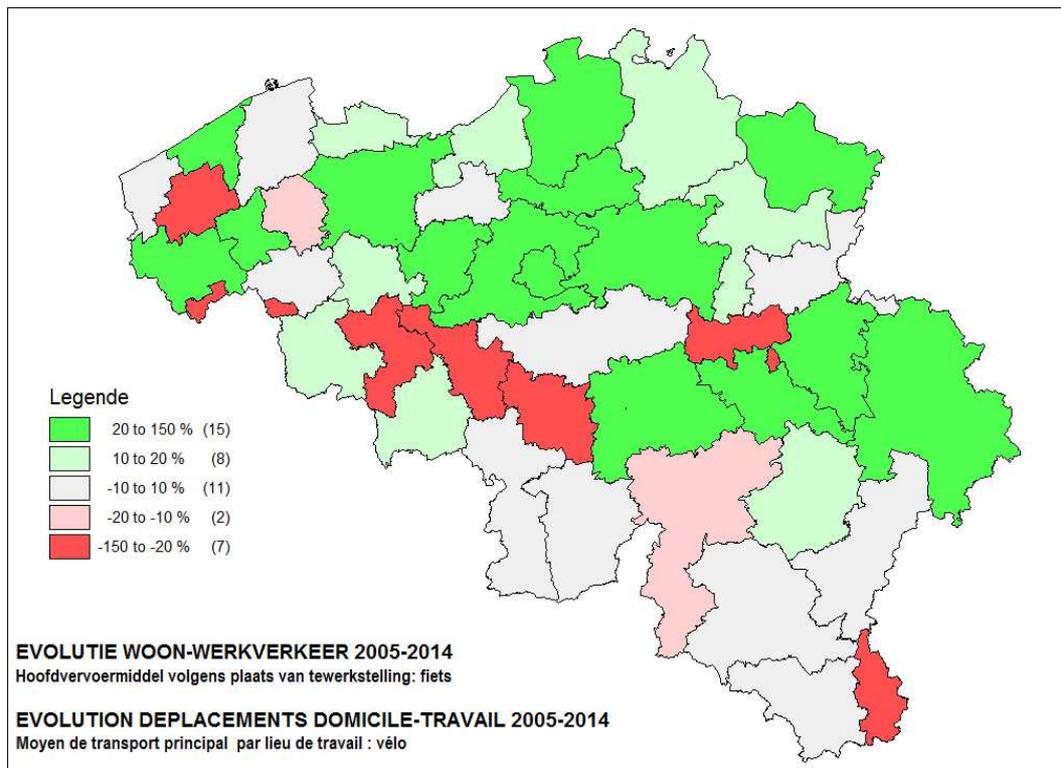


FIGURE 9

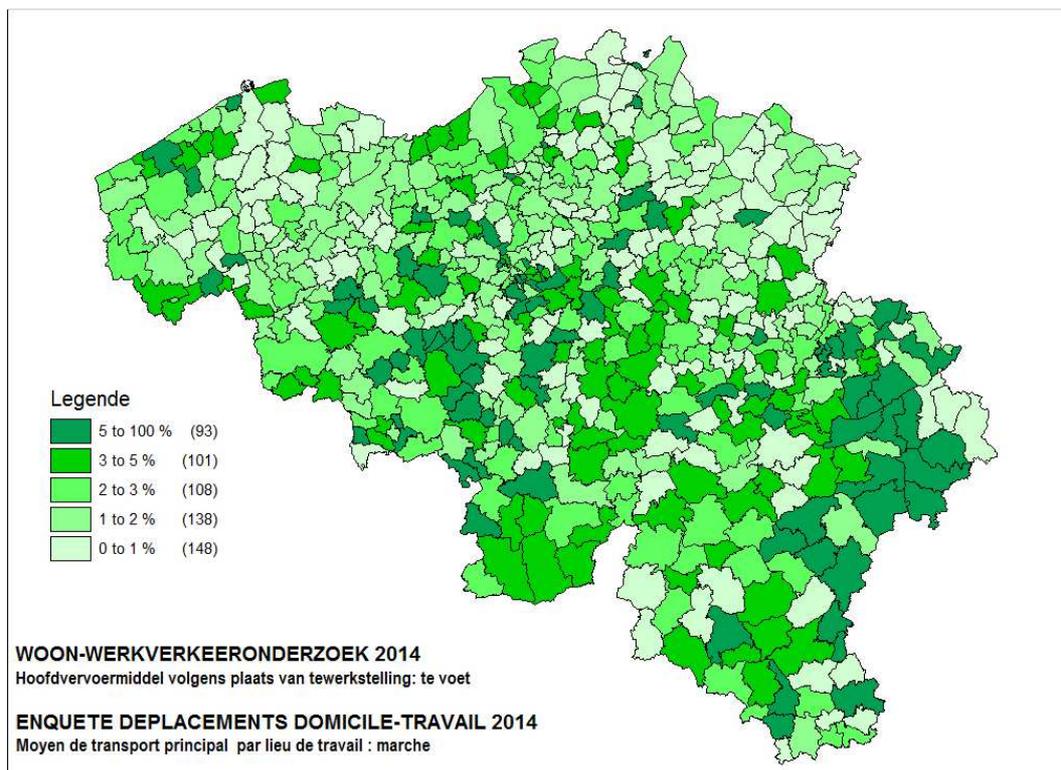


FIGURE 10

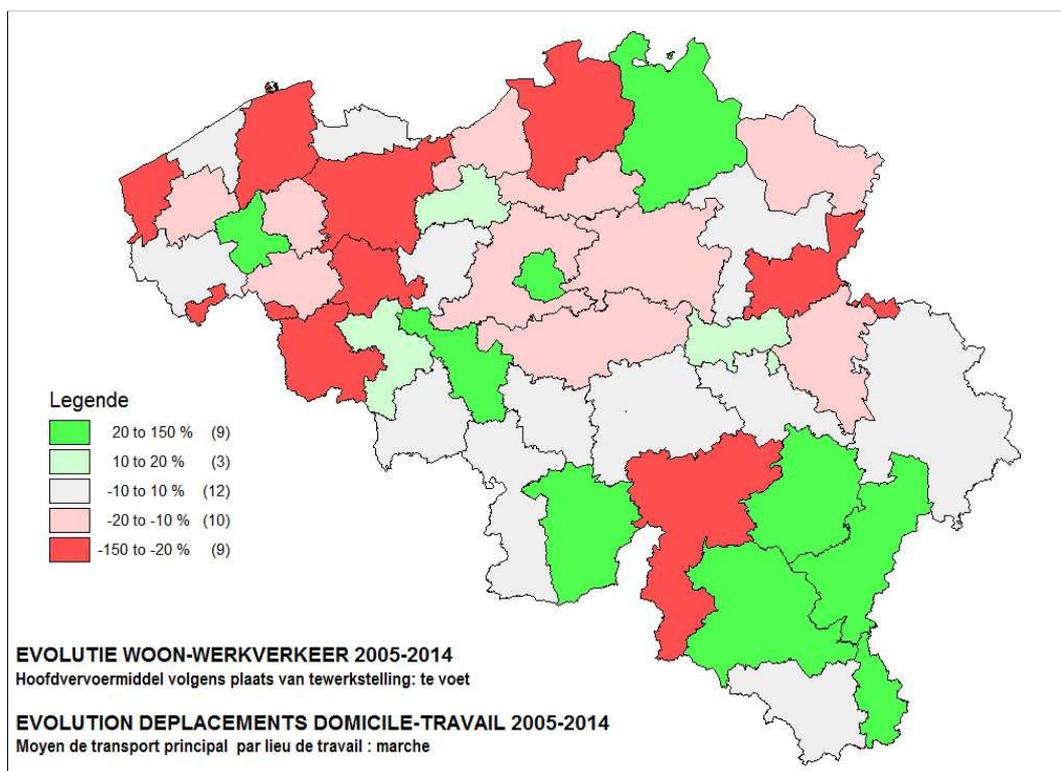


FIGURE 11

2. SELON LE NIVEAU D'URBANISATION

RÉPARTITION MODALE 2014

Comme l'indique déjà la comparaison entre les résultats de la Région bruxelloise et ceux des deux autres Régions, les résultats sont fondamentalement différents selon que l'on se situe dans une (grande) ville ou non.

La Figure 12 montre les parts modales en divisant les unités d'établissement en deux

catégories : celles situées dans une zone à forte densité de population, et les autres. Cette distinction est ici faite sur base du « Degré d'urbanisation » défini par Eurostat². Les villes définies comme étant dans la première catégorie sont les suivantes : Anvers, Bruxelles, Bruges, Charleroi, Courtrai, Gand, Liège, Louvain, Mons, Namur et Ostende.

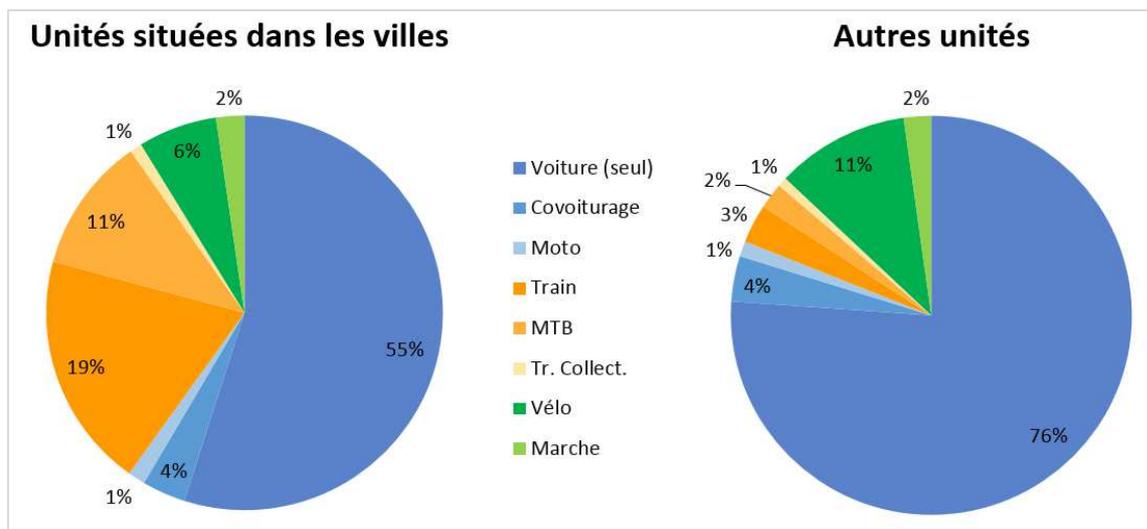


FIGURE 12 : RÉPARTITION MODALE SELON LE NIVEAU D'URBANISATION

Ces différences sont dues à une combinaison de facteurs. Étant donné la densité de population plus grande dans une ville, l'accessibilité aux transports en commun y est logiquement plus importante, permettant aux travailleurs d'utiliser plus facilement ces modes de transport. Parallèlement, l'utilisation de la voiture peut s'y révéler plus difficile, vu la congestion et le nombre plus limité de places de parking.

L'analyse de ces résultats montre que l'évolution depuis 2005 de la répartition modale est surtout importante dans les grandes villes, que ce soit à Bruxelles, ou dans les villes flamandes et wallonnes les plus importantes.

Ainsi, si la part des véhicules motorisés privés (voiture, seul ou en covoiturage, et moto) a baissé de 5,3% en 9 ans, c'est surtout dû à la perte de terrain de ces modes dans les grandes villes (-10,9%). L'augmentation de la congestion est sans doute une des explications à la diminution de la part de la voiture.

Ce constat est vérifié à la fois en Flandre et en Wallonie, puisque l'utilisation de la voiture et de la moto a diminué dans toutes les grandes villes belges, même si c'est dans diverses proportions. Au-delà des résultats de la capitale, épinglons aussi le cas de Louvain, où la part de la voiture a diminué d'environ 10% en 9 ans.

² <http://ec.europa.eu/eurostat/fr/web/degree-of-urbanisation>

ÉVOLUTION DE LA RÉPARTITION MODALE DEPUIS 2005

Les transports publics et les modes actifs profitent tous les deux de la perte d'importance de la voiture, mais dans des degrés très divers selon les cas.

En dehors des grandes villes, le report s'est effectué à parts plus ou moins égales en Flandre

alors qu'en Wallonie, seuls les transports publics ont progressé. Dans les villes flamandes, le report est aussi équitablement réparti tandis qu'en Wallonie, ce sont encore les transports publics qui ont gagné le plus d'utilisateurs. Il faut tout de même noter que dans les villes wallonnes, même si son utilisation reste limitée, le vélo a progressé en passant d'une part de 0,9% à une part de 1,3% des déplacements.

	Belgique			Bruxelles			Flandre			Wallonie		
	2005	2014		2005	2014		2005	2014		2005	2014	
Voiture (seul)	57,8%	53,4%	- 8%	45,1%	37,4%	- 17%	60,6%	58,0%	- 4%	78,1%	78,2%	+ 0%
Covoiturage	3,9%	2,0%	- 48%	2,5%	1,2%	- 50%	5,0%	2,8%	- 44%	4,5%	2,2%	- 52%
Moto	1,4%	1,1%	- 19%	0,8%	1,1%	+ 37%	2,1%	1,3%	- 38%	1,0%	0,8%	- 25%
Train	17,0%	19,8%	+ 16%	32,2%	34,0%	+ 5%	7,1%	10,2%	+ 44%	6,6%	7,7%	+ 16%
Métro, tram, bus	10,2%	12,4%	+ 21%	15,0%	18,9%	+ 26%	7,5%	7,6%	+ 1%	6,0%	7,4%	+ 23%
TCE	1,2%	0,8%	- 33%	0,7%	0,3%	- 59%	2,3%	1,8%	- 21%	0,1%	0,0%	- 73%
Vélo	5,9%	8,0%	+ 35%	1,2%	3,0%	+ 148%	12,8%	16,6%	+ 30%	0,9%	1,3%	+ 45%
Marche	2,6%	2,5%	- 3%	2,6%	3,4%	+ 33%	2,6%	1,6%	- 37%	2,6%	2,4%	- 8%

TABEAU 4 : ÉVOLUTION POUR LES UNITÉS SITUÉES DANS LES ZONES À FORTE DENSITÉ DE POPULATION

	Belgique			Flandre			Wallonie		
	2005	2014		2005	2014		2005	2014	
Voiture (seul)	74,9%	76,1%	+ 2%	72,6%	73,3%	+ 1%	82,1%	83,8%	+ 2%
Covoiturage	5,4%	3,7%	- 32%	5,3%	3,5%	- 33%	5,6%	4,1%	- 27%
Moto	2,1%	1,2%	- 41%	2,2%	1,3%	- 42%	1,8%	1,2%	- 35%
Train	2,7%	3,2%	+ 19%	2,6%	3,1%	+ 19%	2,8%	3,3%	+ 18%
Métro, tram, bus	2,1%	2,1%	+ 1%	2,1%	2,2%	+ 3%	1,9%	1,8%	- 3%
TCE	1,2%	0,8%	- 34%	1,3%	0,8%	- 39%	0,7%	0,7%	- 4%
Vélo	9,5%	10,8%	+ 13%	12,1%	14,1%	+ 17%	1,6%	1,6%	- 2%
Marche	2,2%	2,2%	- 1%	1,8%	1,7%	- 5%	3,6%	3,6%	- 1%

TABEAU 5 : ÉVOLUTION POUR LES UNITÉS SITUÉES DANS LES ZONES À FAIBLE OU MOYENNE DENSITÉ DE POPULATION

Bruges reste la ville où la part du vélo est la plus importante, même si elle n'a pas augmenté, puisqu'elle atteignait déjà plus de 25% en 2005. Le report modal s'y est donc fait exclusivement sur les transports en commun. Dans les autres villes flamandes, à l'exception d'Ostende, la part du vélo se situe aux alentours des 15%, et le report s'est effectué tant vers ce mode que vers les transports publics.

Du côté wallon, la part du vélo reste inférieure à 2% partout mais a tout de même bien progressé à Liège (de 0,8% à 1,4%), Mons (1,2% à 1,7%) et Namur (1% à 1,8%). Charleroi fait figure d'exception : l'utilisation du vélo y est pratiquement inexistante. Conséquence de ces augmentations, l'utilisation de la marche a légèrement diminué dans plusieurs villes.

3. SELON L'ACCESSIBILITÉ AUX TRANSPORTS EN COMMUN

Afin d'analyser plus en détails les résultats, nous avons divisé le territoire belge en plusieurs zones, représentant le niveau d'accessibilité aux transports en commun. Chaque unité d'établissement se voit ainsi attribuer un niveau prenant en compte le nombre d'arrêts (train,

métro, tram, bus) situés aux alentours de l'unité, la distance entre l'unité et ses arrêts, et de l'importance de ceux-ci. Les cartes ci-dessous montrent la répartition des unités selon leur niveau d'accessibilité.

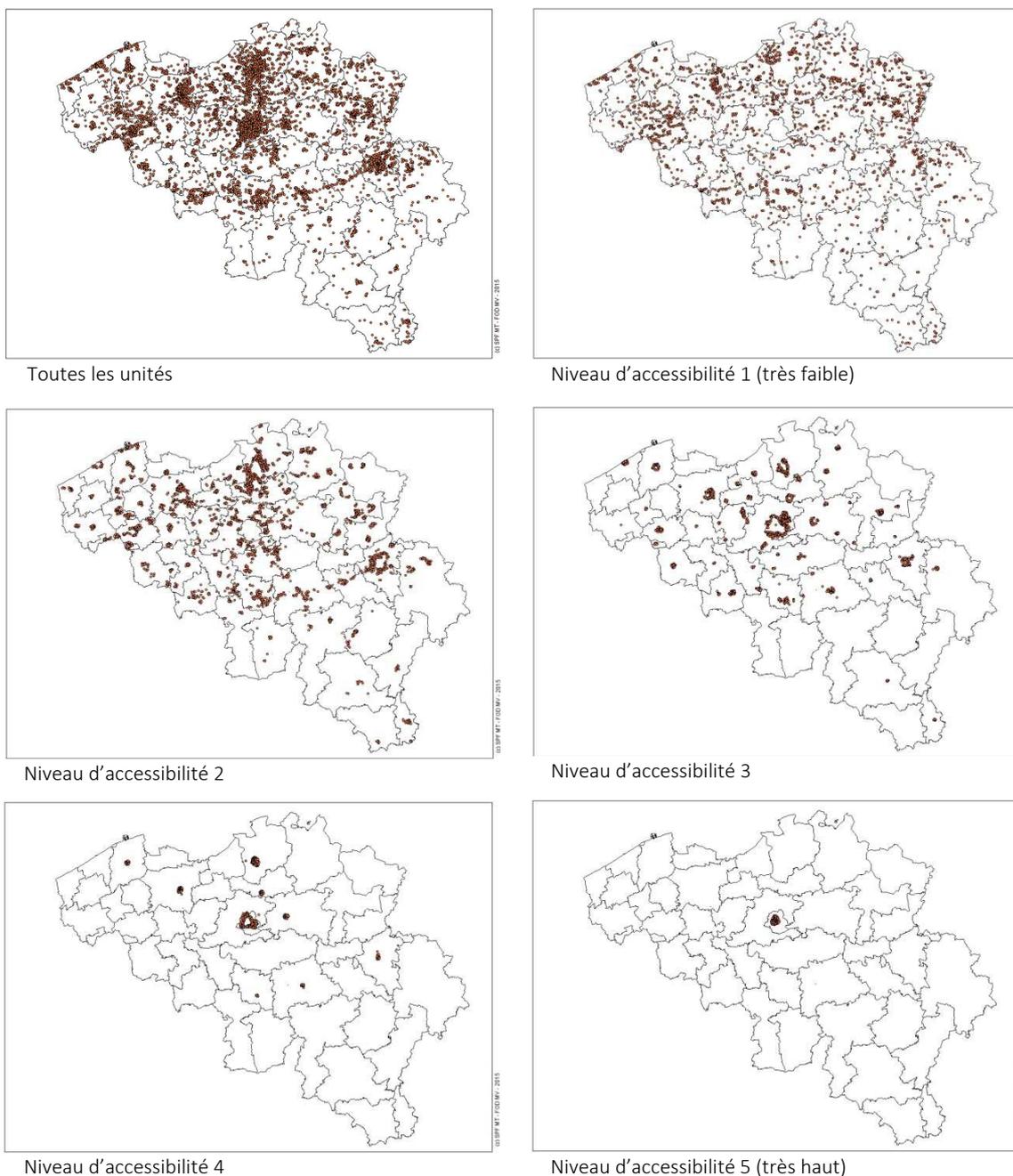


FIGURE 13 : EMBLACEMENT DES EMPLOYEURS SELON L'ACCESSIBILITÉ AUX TRANSPORTS EN COMMUN

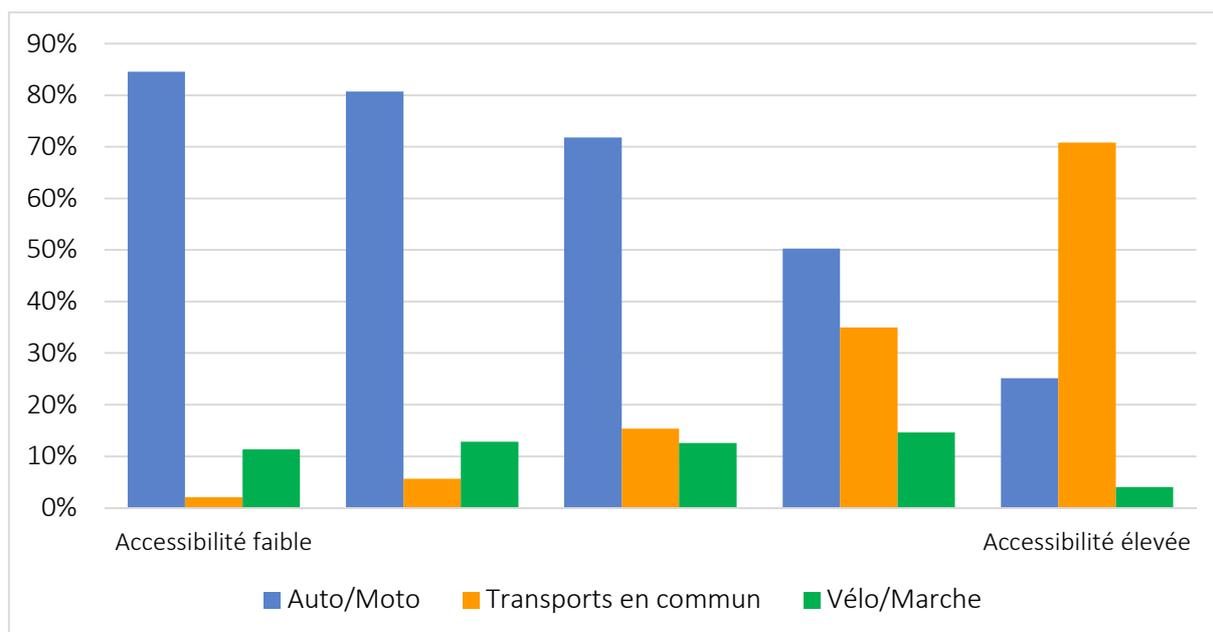


FIGURE 14: RÉPARTITION MODALE SELON L'ACCESSIBILITÉ AUX TRANSPORTS EN COMMUN

On peut ainsi constater facilement l'énorme impact de l'accessibilité aux transports en commun sur les parts modales dans les entreprises.

Sur les 3.000 unités les moins bien situées, la part des transports en commun dépasse à peine les 2%, alors que la part de voitures et motos (y

compris covoiturage) atteint 84,4%. À contrario, sur les 471 unités les mieux situées, dans le centre de Bruxelles, les transports en commun sont utilisés par plus de 70% des travailleurs, et la voiture par moins de 25% d'entre eux. Ces constats restent frappants même sans prendre en compte les entreprises situées en Région bruxelloise.

4. SELON LES DISTANCES DOMICILE-TRAVAIL

Un autre facteur qui a une grande influence sur le choix modal est la distance entre le lieu de travail et le domicile. Depuis 2011, le SPF Mobilité demande aux employeurs de donner la répartition modale selon le domicile de leurs travailleurs (au niveau du code postal). En 2014, chaque employeur devait le faire pour au moins 40% du nombre de travailleurs de chaque unité d'établissement.

On peut à partir de ces données diviser les unités en différentes catégories, selon la

proximité des travailleurs avec leur lieu de travail. L'objectif étant d'évaluer le potentiel des modes actifs (marche et vélo), ce calcul est basé sur le nombre de travailleurs situés à moins de 15 kilomètres de l'unité.

La Figure 15 montre l'impact de ce facteur sur la répartition modale. Comme attendu, l'utilisation de la marche et du vélo augmente significativement quand le nombre de travailleurs habitant près de l'unité est plus grand.

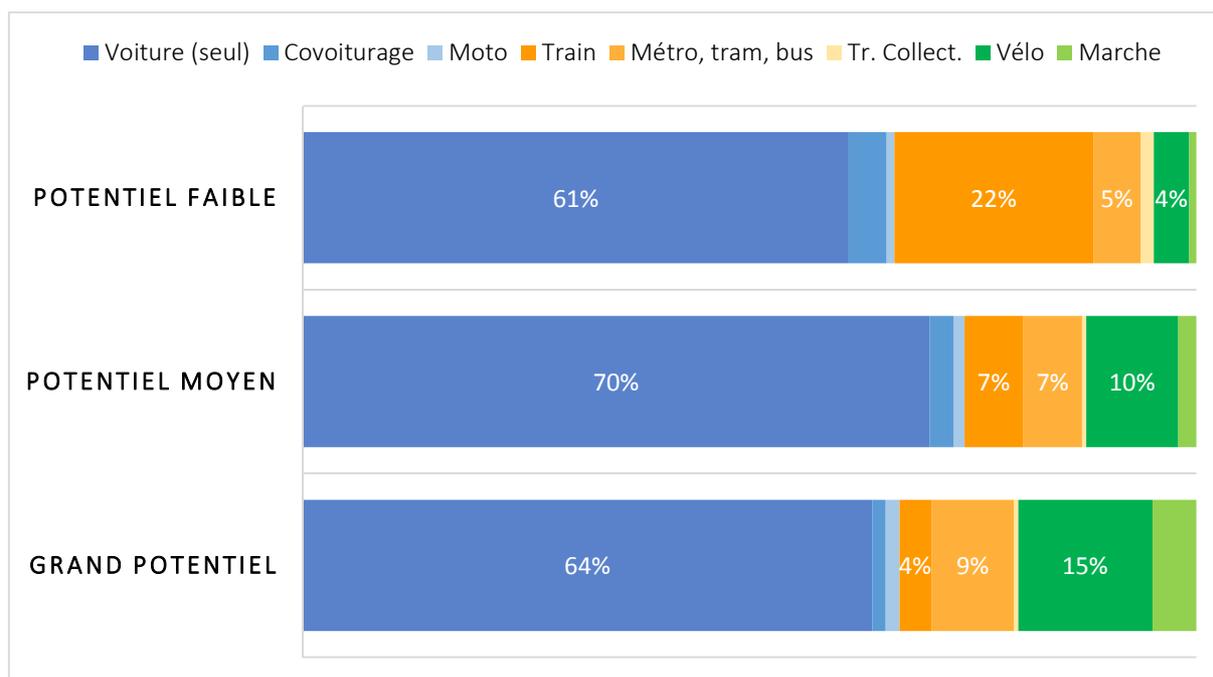


FIGURE 15: RÉPARTITION MODALE SELON LE POTENTIEL DES MODES ACTIFS (BASÉ SUR LES DISTANCES DOMICILE-TRAVAIL)

Le Tableau 6 montre quant à lui les distances domicile-travail entre les trois Régions du pays. Il s'agit ici d'une approximation, la position exacte des unités est prise en compte, mais pour le code postal, nous avons dû nous contenter de prendre comme base le centre de la commune. Les distances domicile-travail

pour les unités situées à Bruxelles sont beaucoup plus longues, alors que la différence entre les unités situées en Flandre et Wallonie reste minime. En revanche, le Wallon qui travaille à Bruxelles parcourt en moyenne presque 50% de kilomètres en plus que le Flamand.

		Lieu de travail			
		Bruxelles	Flandre	Wallonie	Belgique
Domicile	Bruxelles	4,4	15,4	31,0	7,1
	Flandre	30,3	12,6	35,9	15,2
	Wallonie	44,3	43,1	12,9	19,4
	Belgique	25,1	13,1	13,8	15,7

TABEAU 6 : DISTANCES DOMICILE-TRAVAIL MOYENNES SELON LE LIEU DE DOMICILE ET LE LIEU DE TRAVAIL

En utilisant les informations par code postal du domicile fournies par les employeurs, nous pouvons également représenter, pour l'ensemble des travailleurs, la répartition modale en fonction de la distance domicile-travail.

La Figure 16 montre cette répartition. Sans surprise, les modes actifs sont plus utilisés pour des distances inférieures à 15 kilomètres, alors

qu'au-dessus 50 kilomètres, presque la moitié des déplacements se font en train (en particulier vers Bruxelles). L'utilisation de la voiture est importante quelle que soit la distance, mais surtout entre 10 et 30 kilomètres. Ces distances sont en effet un peu trop grandes pour que l'utilisation du vélo (et bien sûr de la marche) reste importante, mais pas assez grandes pour le train prenne le relais.

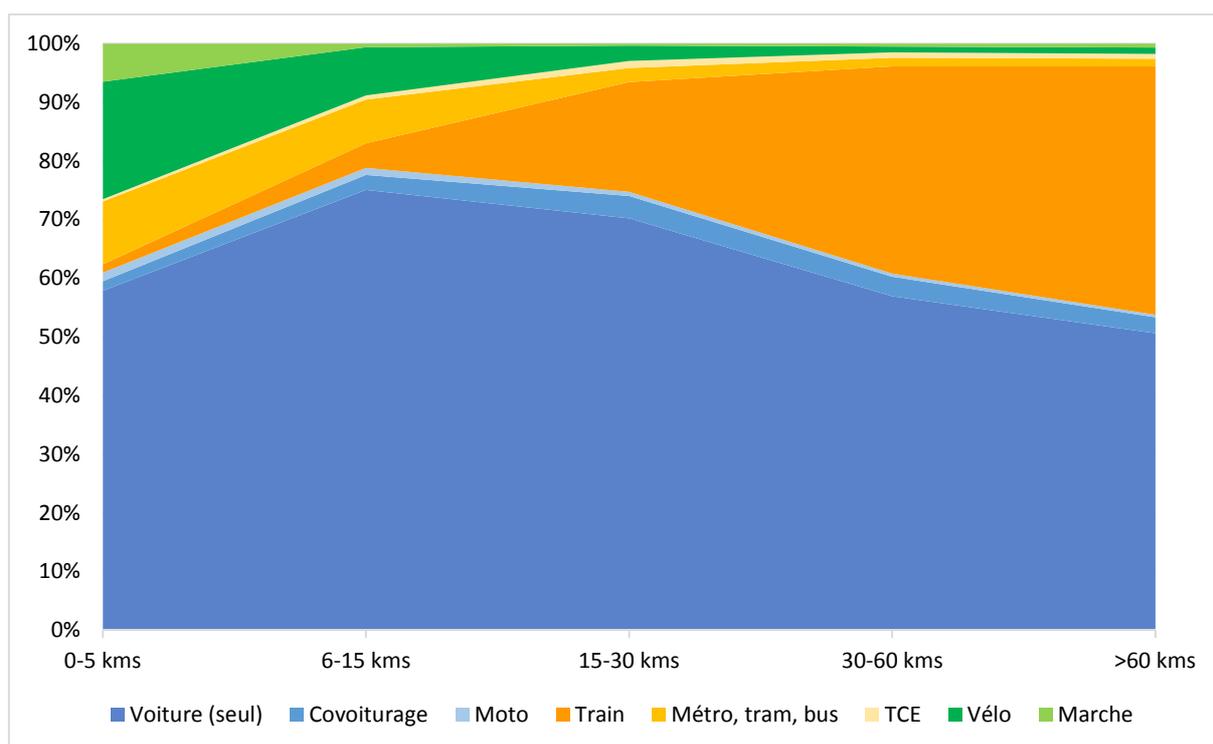


FIGURE 16 : RÉPARTITION MODALE SELON LES DISTANCES DOMICILE-TRAVAIL

5. SELON LE SECTEUR D'ACTIVITÉ

Les entreprises concernées par le diagnostic sur les déplacements domicile-travail présentent des profils extrêmement variés. Dans cette partie, les résultats sont présentés selon le secteur d'activité. Nous nous basons pour cette distinction sur le code NACE mais nous avons regroupé des secteurs afin que les groupes soient relativement homogènes.

Comme le montre la Figure 17, les différents secteurs présentent, de par leur implantation géographique et la provenance de leurs travailleurs, des profils très différents. L'accessibilité aux transports publics est logiquement très importante pour les institutions européennes, situées à Bruxelles, mais aussi pour les banques et compagnies d'assurances, dont les unités d'établissement les plus importants se situent dans les grandes villes. À l'inverse, les unités d'entreprises de l'industrie ou de la construction sont généralement beaucoup moins bien situées, et

le potentiel d'utilisation des transports en commun y est donc bien plus faible.

Au niveau des distances domicile-travail, les différences sont également importantes. Les travailleurs des administrations communales et des CPAS sont le plus souvent des résidents de la commune, c'est pourquoi les unités concernées ont un grand nombre de leurs travailleurs qui habitent à une distance inférieure à 15 kilomètres. En revanche, les institutions financières, les entreprises d'informatique et de télécommunications, ainsi que les administrations fédérales et régionales font appel à des travailleurs qui se déplacent de plus loin et pour lesquels l'utilisation des modes actifs sera souvent difficile voire impossible.

Ces différences expliquent en partie les résultats présentés dans la Figure 17. Les entreprises du domaine des banques et assurances ont ainsi par exemple une proportion d'employés qui se rendent au travail en voiture bien plus faible que la moyenne

nationale. Les administrations présentent également de bons résultats, en particulier les administrations régionales et fédérales, dans

lesquelles un travailleur sur deux utilise les transports en commun.

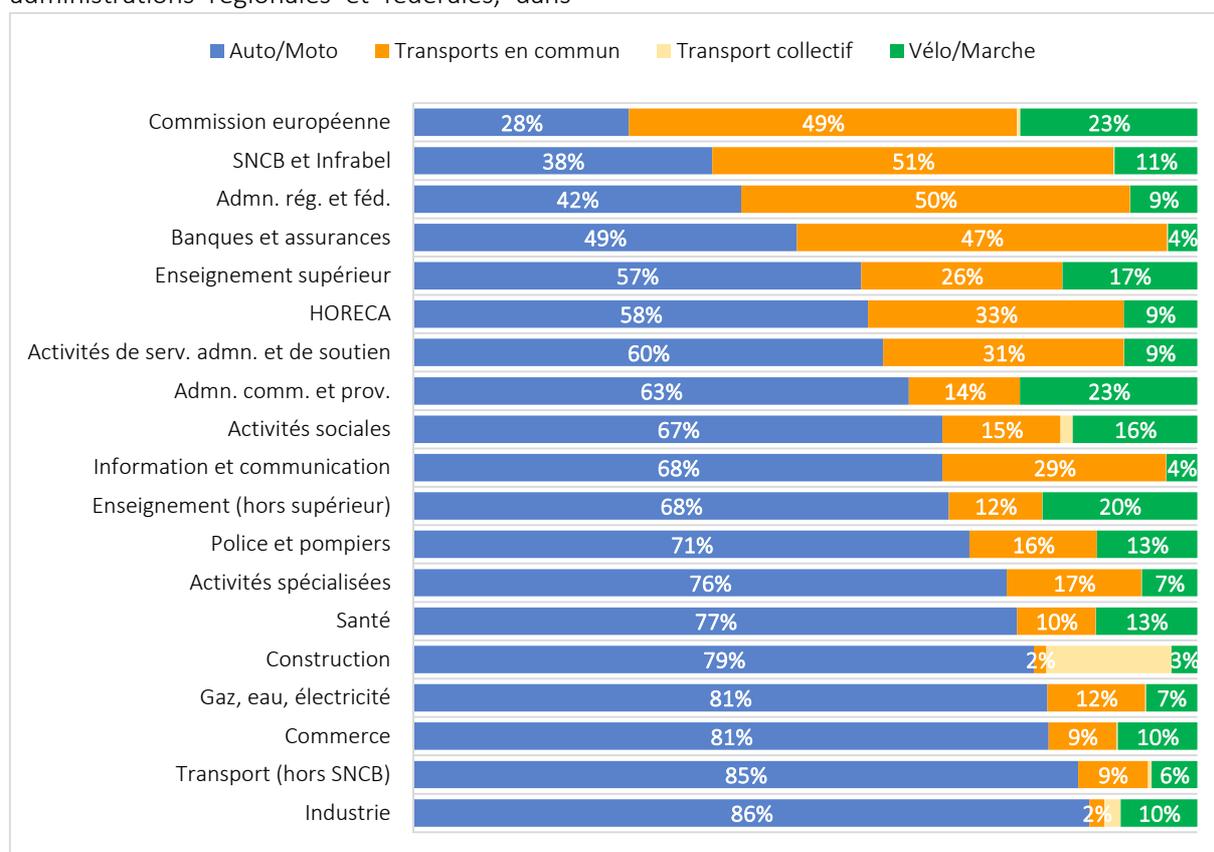


FIGURE 17: RÉPARTITION MODALE SELON LE SECTEUR D'ACTIVITÉ

Puisqu'on peut évaluer, au moins en partie, les causes de ces différences, il est intéressant de comparer les résultats par secteur d'activité, mais cette fois en tenant compte des facteurs qui les influencent. La Figure 18 réalise cet exercice. Pour chaque secteur et pour chaque mode, la répartition modale réelle est

comparée avec la répartition modale théorique, calculée sur base de trois facteurs : la Région de l'unité d'établissement, le niveau d'accessibilité aux transports en commun, et le potentiel d'utilisation des modes actifs, basé sur les distances domicile-travail.

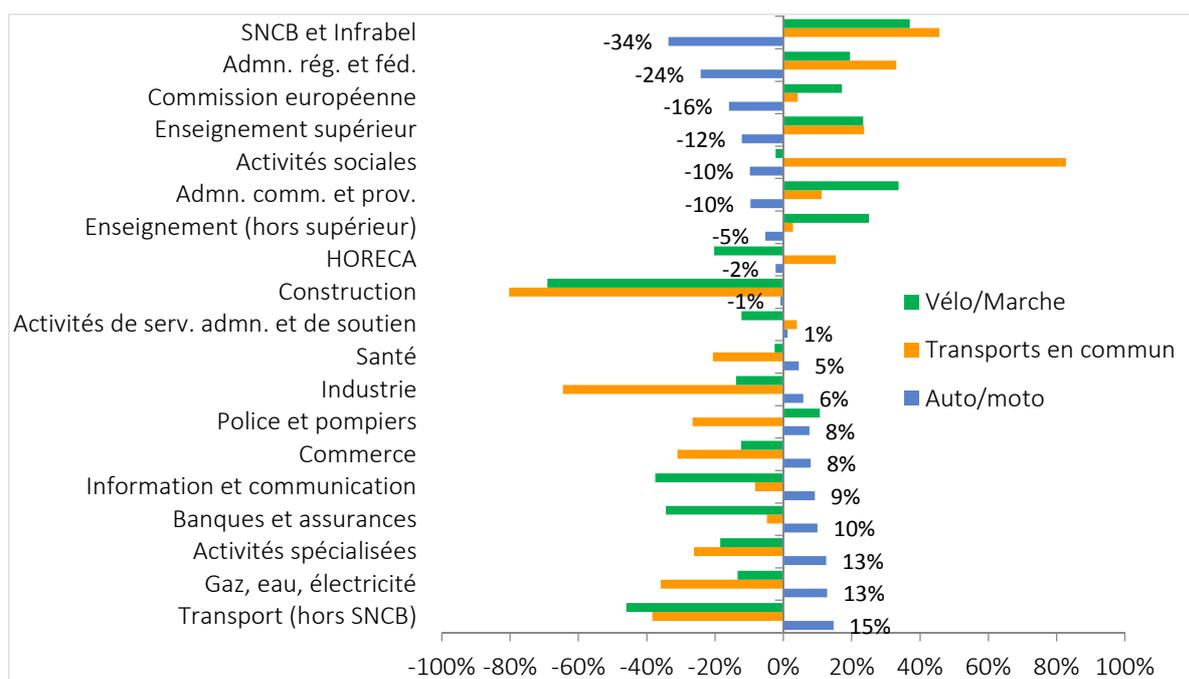


FIGURE 18: INFLUENCE DU SECTEUR D'ACTIVITÉ SUR LA RÉPARTITION MODALE

Cet exercice fait apparaître des tendances différentes. On constate ainsi que le secteur des banques et assurances, dont la proportion de travailleurs utilisant la voiture est bien inférieure à la moyenne nationale, obtient en réalité des résultats moins bons que ceux

attendus en tenant compte de la situation de leurs unités. À contrario, le secteur de la construction, grâce à l'utilisation des transports collectifs directement organisés par les employeurs, a un nombre d'utilisateurs de la voiture conforme à sa situation géographique.

6. SELON LE GENRE

Pour la première fois en 2014, le questionnaire de l'enquête effectuait une distinction par genre de la répartition modale. Cette distinction est cependant restée facultative pour les employeurs.

L'information a été complétée sur 30% des questionnaires recueillis, soit pour un total de

364.000 travailleurs. Les résultats présentés ci-dessous ne sont cependant pas représentatifs de ceux de l'ensemble des employeurs soumis au diagnostic. C'est notamment le cas du fait que le questionnaire du PDE à Bruxelles ne prenait pas en compte ces distinctions.

	Hommes	Femmes
Voiture (seul-e)	71,5%	73,6%
Covoiturage	4,4%	1,6%
Moto	1,8%	0,6%
Train	5,1%	5,8%
Métro, tram, bus	3,1%	5,6%
Tr. collect.	1,2%	0,2%
Vélo	11,2%	10,6%
Marche	1,7%	3,3%

TABLEAU 7: RÉPARTITION MODALE SELON LE GENRE

Bien qu'elle soit encore facultative, elle nous a déjà permis de confirmer ce que les statistiques révèlent généralement : dans la (petite) tranche des travailleurs ne se déplaçant pas en voiture, les femmes voyagent plus en transport en commun et à pied et utilisent moins le covoiturage, le transport collectif et le vélo.

D'après les études qui se penchent de plus en plus sur ce sujet, on peut avancer plusieurs pistes qui sont liées à l'organisation de notre société, au sentiment des femmes par rapport à cette société, et à la répartition des tâches, tant professionnelles que familiales.

- L'organisation familiale : on constate un phénomène communément appelé « trip chaining » (déplacements en boucle vers la crèche, l'école, les magasins, la banque, avant et après le travail). Ces arrêts fréquents inciteraient les femmes à un mode de déplacement de type autonome (voiture, marche).
- Les femmes utilisent plus les transports en commun que les hommes, ainsi que le rappelle également l'enquête Beldam, bien

qu'elles se plaignent souvent des horaires, des difficultés de correspondance, et du sentiment d'insécurité.

- L'insécurité ou le sentiment d'insécurité dans l'espace urbain et les transports en commun. L'enquête Beldam (2010) épingle également que les femmes se déplacent davantage pendant les heures claires et moins pendant les heures d'obscurité.
- Les femmes utilisent moins le transport collectif organisé par les employeurs. Une explication à ceci est que ce mode de transport est surtout utilisé dans le secteur de la construction, où le pourcentage de femmes est beaucoup moins grand que dans les autres secteurs.
- Les femmes roulent moins à vélo : elles invoquent la difficulté d'apprentissage en zone urbaine, l'inconfort pour transporter enfants et matériel, l'insécurité et les dangers de la circulation, ainsi qu'un frein culturel.

7. SELON LE LIEU DE DOMICILE

Les employeurs devant fournir, pour au moins 40% de leurs travailleurs, le code postal du domicile en plus du mode de transport utilisé, il est possible d'extraire des résultats non plus selon le lieu de travail, mais selon le lieu de domicile. Les cartes ci-dessous sont réalisées de cette manière.

Ces cartes peuvent différer énormément des cartes réalisées en prenant en compte le lieu de travail. Par exemple, si beaucoup de gens travaillant à Bruxelles se déplacent en train, le nombre de Bruxellois qui le font est très faible. Les différences sont évidemment moins grandes pour les modes pour lesquels les distances sont petites.

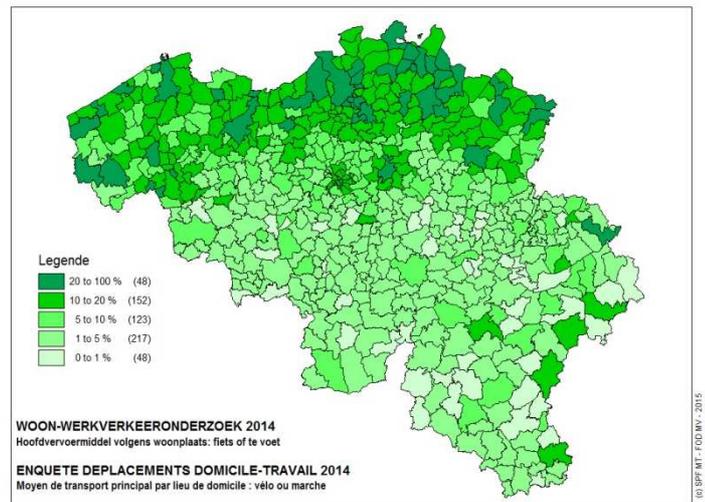
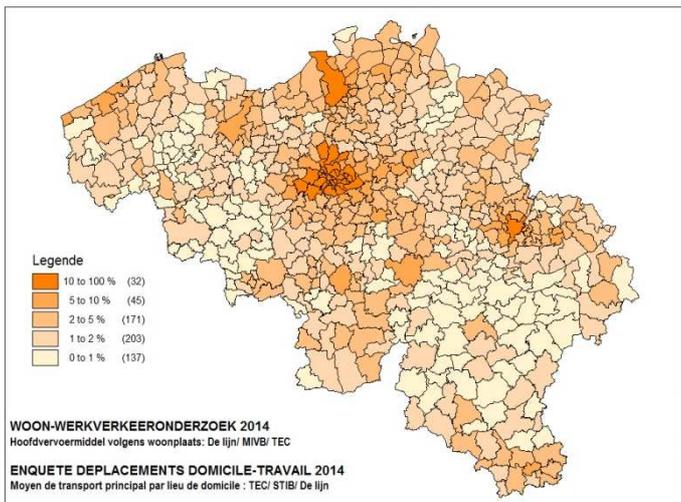
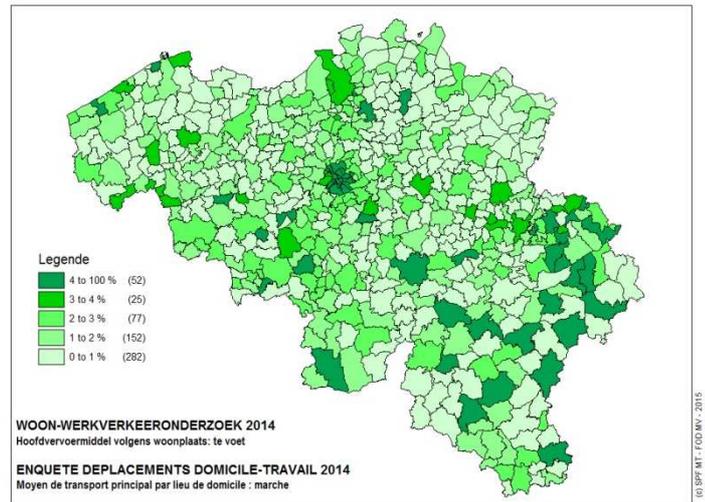
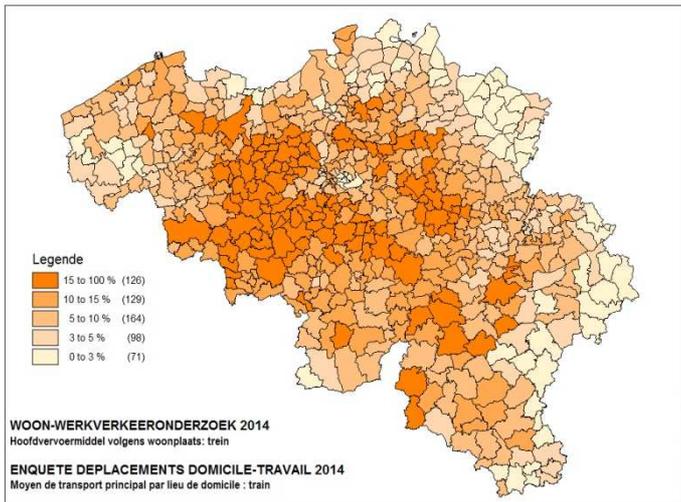
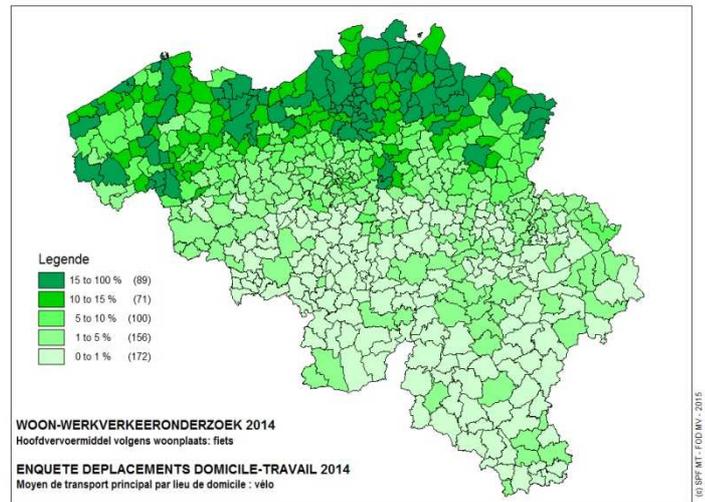
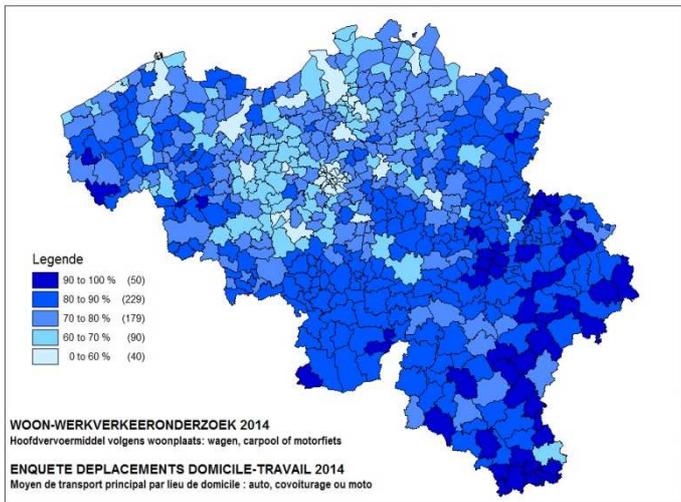


FIGURE 19

III. POLITIQUES DE MOBILITÉ DES EMPLOYEURS

1. MESURES PRISES PAR LES EMPLOYEURS

Si le chapitre précédent a montré que la localisation des entreprises et la provenance de leurs employés avaient un impact très important sur leurs résultats en termes de parts modales, il ne s'agit bien évidemment pas des seuls facteurs qui interviennent dans le choix des travailleurs.

Comme indiqué en introduction, le diagnostic fédéral a entre autres comme objectif de stimuler les discussions sur la mobilité au sein même des entreprises, et a ainsi accompagné une prise de conscience grandissante de cette problématique chez les employeurs. En 10 ans, on peut constater que les initiatives prises par les employeurs pour améliorer la mobilité de leurs travailleurs se sont multipliées. La fonction de « conseiller en mobilité » est de plus en plus courante, les formations et conférences sur le sujet sont de plus en plus nombreuses et on ne compte plus les études qui font le lien entre le bien-être des travailleurs, et la qualité et la longueur de leurs déplacements domicile-travail.

Les tableaux présents dans ce chapitre reprennent la liste des mesures reprises dans

le questionnaire du diagnostic 2014, le nombre d'unités d'établissement pour lesquelles la mesure est prise, et le nombre de travailleurs concernés. Parmi ces mesures, on retrouve les incitants financiers, mais aussi des actions de sensibilisation. La pratique du télétravail ou du travail à domicile, et les politiques de parkings, sont traitées par la suite.

La comparaison avec le nombre de mesures prises les années précédentes est difficile. En effet, les intitulés ont parfois été changés, afin d'en améliorer la clarté, et surtout, les employeurs n'étaient obligés, en 2011, de remplir le questionnaire que pour une partie des mesures indiquées.

Les exemples repris dans la Figure 20 illustrent toutefois la progression constante du nombre de mesures prises. Les employeurs concernés par le diagnostic fédéral proposent désormais presque tous une indemnité pour le vélo. L'organisation du covoiturage par les employeurs a quant à elle doublé, même si ça n'a pas empêché l'utilisation de ce mode de décliner.

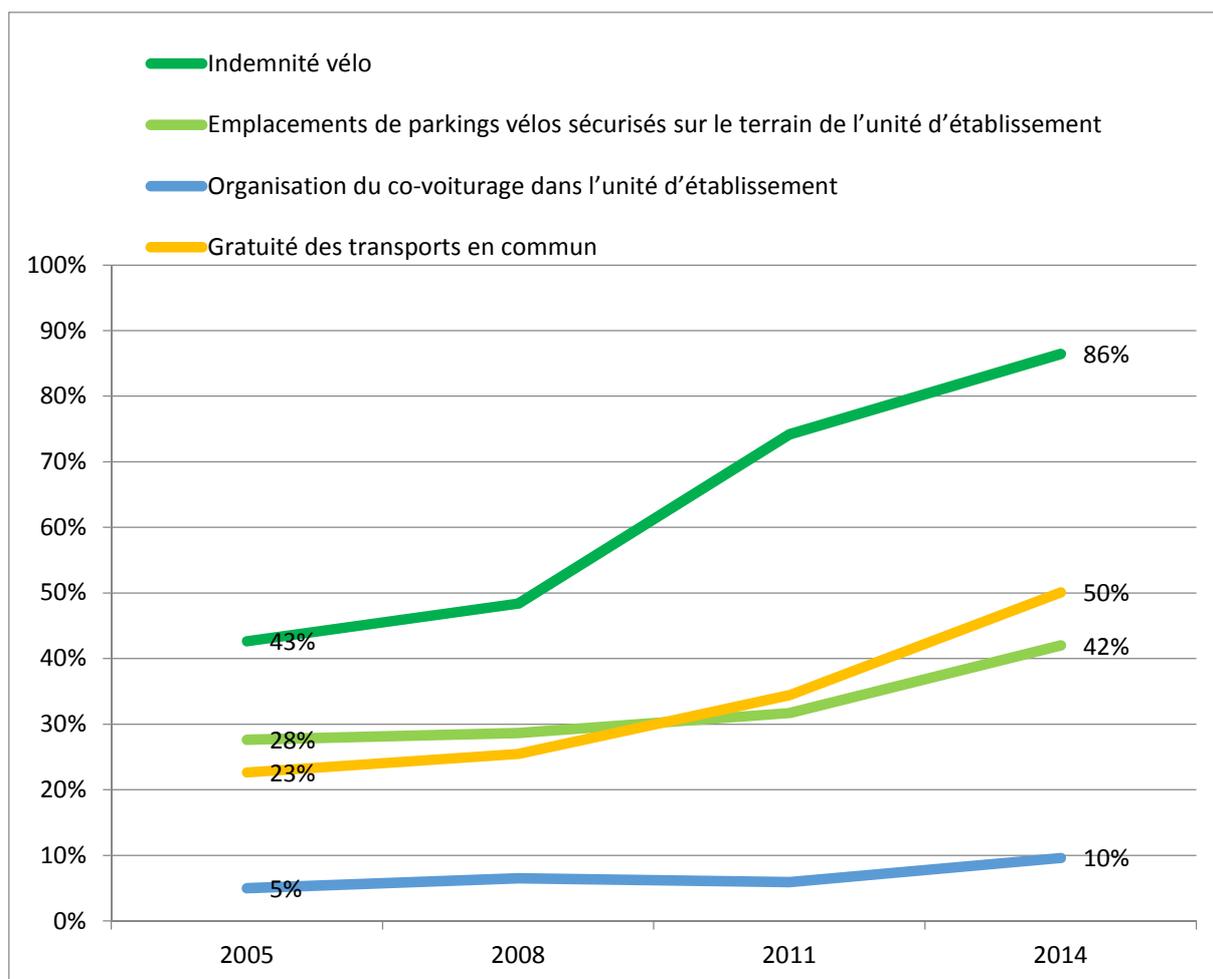


FIGURE 20: ÉVOLUTION DU NOMBRE DE MESURES PRISES PAR LES EMPLOYEURS DE 2005 À 2014

Le nombre de mesures prises varie plus ou moins fort selon certains critères comme la région, l'accessibilité aux transports en commun ou le secteur d'activité.

Sauf mention contraire, les chiffres présentés ci-dessous sont toujours pondérés par

le nombre de travailleurs de chaque unité d'établissement. Les pourcentages représentent ainsi la part des personnes qui travaillent dans une unité dans laquelle est prise la mesure concernée.

LES MESURES POUR LE VÉLO

Mesure	%unités	%trav.
Indemnité vélo	86%	83%
Abris couverts pour vélos	62%	79%
Vestiaire pour se changer	58%	76%
Disponibilité de douches	56%	77%
Emplacements sécurisés sur le terrain de l'unité d'établissement	42%	62%
Campagne de sensibilisation	23%	32%
Mise à disposition de vélos de service	15%	19%
Service d'entretien des vélos dans l'unité d'établissement	6%	15%

TABEAU 8 : MESURES - VÉLO

Mesure	Bruxelles	Flandre	Wallonie
Indemnité vélo	77%	88%	76%
Abris couverts pour vélos	82%	87%	58%
Vestiaire pour se changer	82%	76%	69%
Disponibilité de douches	85%	79%	65%
Emplacements sécurisés sur le terrain de l'unité d'établissement	75%	61%	54%
Campagne de sensibilisation	38%	34%	22%
Mise à disposition de vélos de service	32%	18%	9%
Service d'entretien des vélos dans l'unité d'établissement	26%	15%	6%

TABEAU 9 : MESURES – VÉLO (PONDÉRÉ PAR LE NOMBRE DE TRAVAILLEUR DANS CHAQUE UNITÉ)

La majorité des employeurs prennent des mesures afin de favoriser l'utilisation du vélo. La plus populaire reste la possibilité pour les cyclistes de percevoir une indemnité pour les déplacements, mais plus de 75% des travailleurs peuvent également profiter d'un abri couvert pour leur vélo, ainsi que de vestiaires et de douches.

Un point intéressant à observer est que si les employeurs wallons prennent en moyenne moins de mesures que leurs homologues flamands, les différences ne sont finalement pas si importantes si on les met en rapport avec l'utilisation du vélo dans ces deux Régions. L'indemnité vélo a par exemple également beaucoup de succès en Wallonie. Les nuances

sont plus fortes pour des mesures comme la mise à disposition de vélos pour les déplacements domicile-travail ou la présence d'un service d'entretien des vélos dans l'unité, mais ces mesures sont également marginales en Flandre.

Les employeurs bruxellois sont finalement ceux qui prennent le plus de mesures favorisant le vélo. L'explication vient des obligations liées aux plans de déplacements imposés aux entreprises bruxelloises. Celles-ci sont en effet tenues d'avoir un certain nombre d'emplacements couverts pour les vélos, qui ne peut notamment pas être inférieur à 20% du nombre d'emplacements de parking pour véhicules motorisés.

LES MESURES POUR LE COVOITURAGE

Mesure	%unités	%trav
Diffusion d'information sur le co-voiturage	15%	31%
Adhésion à une base de données centrale	11%	24%
Organisation du co-voiturage dans l'unité d'établissement	10%	19%
Emplacements de parking réservés au co-voiturage	4%	10%

TABEAU 10 : MESURES - COVOITURAGE

Mesure	Bruxelles	Flandre	Wallonie
Diffusion d'information sur le covoiturage	56%	25%	26%
Adhésion à une base de données centrale	45%	18%	22%
Organisation du co-voiturage dans l'unité d'établissement	17%	19%	18%
Emplacements de parking réservés au co-voiturage	13%	11%	8%

TABEAU 11 : MESURES - COVOITURAGE (PONDÉRÉ PAR LE NOMBRE DE TRAVAILLEUR DANS CHAQUE UNITÉ)

Pour rappel, la définition du covoiturage prise en compte dans le diagnostic fédéral est l'utilisation de la voiture avec d'autres travailleurs (travaillant dans la même unité ou

ailleurs). Le fait de partager sa voiture avec un autre membre de la famille n'est donc ici pas considéré comme du covoiturage.

Malgré la diminution du nombre de covoitureurs au fil des enquêtes, les employeurs sont de plus en plus nombreux à prendre des mesures pour l'encourager.

La mise en place de telles mesures dépend fortement de la taille des unités. Elles sont ainsi prises de 5 à 10 fois plus souvent dans les unités

occupant plus de 1000 travailleurs, que dans celles qui en occupent moins de 100. Ces chiffres renvoient à la faiblesse du covoiturage : il faut disposer d'une masse critique suffisante de travailleurs afin que le covoiturage puisse ne pas rester très marginal. Cela explique que le covoiturage est plus encouragé au sein des entreprises bruxelloises.

LES MESURES POUR LES TRANSPORTS EN COMMUN

Mesure	%unités	%trav
Gratuité des transports en commun	50%	55%
Diffusion de l'information relative aux transports publics	26%	40%
Encouragement à utiliser les transports publics pour les déplacements de service	24%	31%
Concertation régulière avec les sociétés de transport en commun	12%	24%
Transport collectif des travailleurs organisé par l'employeur	5%	12%

TABLEAU 12: MESURES – TRANSPORTS EN COMMUN

Mesure	Bruxelles	Flandre	Wallonie
Gratuité des transports en commun	75%	50%	51%
Diffusion de l'information relative aux transports publics	76%	31%	31%
Encouragement à utiliser les transp. publics pour les dépl. de service	60%	27%	17%
Concertation régulière avec les sociétés de transport en commun	32%	22%	23%
Transport collectif des travailleurs organisé par l'employeur	19%	12%	10%

TABLEAU 13 : MESURES – TRANSPORTS EN COMMUN (PONDÉRÉ PAR LE NOMBRE DE TRAVAILLEUR DANS CHAQUE UNITÉ)

Considérons tout de suite à part l'organisation du transport collectif par l'employeur même. Cette mesure est surtout présente dans le secteur de la construction, comme l'indiquaient déjà la répartition modale par secteur.

La mesure la plus populaire est l'incitant financier, puisque plus de la moitié des travailleurs peuvent bénéficier d'un abonnement gratuit pour les transports en commun. Beaucoup d'employeurs ne s'arrêtent cependant pas là : nombre d'entre eux indiquent diffuser de l'information concernant les transports publics ou stimuler l'utilisation de ceux-ci pour les déplacements de service.

Un nombre non négligeable d'employeurs prennent également l'initiative de se concerter régulièrement avec les sociétés de transport public (12% des employeurs belges, qui occupent 24% des travailleurs).

Les mesures ont d'autant plus de succès dans les unités d'établissement qui sont plus facilement accessibles en transport en commun. Offrir des abonnements aux travailleurs ou leur communiquer des informations n'a d'intérêt que s'ils peuvent effectivement utiliser les transports publics pour se rendre au travail.

LES AUTRES MESURES

Mesure	%unités	%trav
Collaboration avec l'administration communale pour des aspects liés à la mobilité	18%	26%
Coordinateur de mobilité	17%	32%
Collaboration avec l'administration régionale pour des aspects liés à la mobilité	11%	22%
Réalisation d'un plan de déplacements d'entreprise	9%	22%
Collaboration avec d'autres entreprises/institutions ou avec la Chambre de Commerce	6%	16%
Utilisation de mesures financières régionales ou locales	5%	7%
Parking payant pour les employés	4%	6%
Indemnités de déménagement	4%	4%
Diminution du nombre de places de parking	2%	2%
Déménagement ou implantation complémentaire	1%	3%

TABLEAU 14: AUTRES MESURES

Mesure	Bruxelles	Flandre	Wallonie
Collaboration avec l'adm. communale pour des aspects liés à la mobilité	22%	27%	27%
Coordinateur de mobilité	71%	22%	23%
Collaboration avec l'adm. régionale pour des aspects liés à la mobilité	34%	18%	21%
Réalisation d'un plan de déplacements d'entreprise	61%	12%	15%
Collaboration avec autres entreprises/institutions	27%	14%	12%
Utilisation de mesures financières régionales ou locales	5%	6%	11%
Parking payant pour les employés	16%	3%	4%
Indemnités de déménagement	5%	3%	4%
Diminution du nombre de places de parking	4%	2%	1%
Déménagement ou implantation complémentaire	11%	1%	1%

TABLEAU 15 : AUTRES MESURES (PONDÉRÉ PAR LE NOMBRE DE TRAVAILLEUR DANS CHAQUE UNITÉ)

Des mesures concernant l'ensemble des modes de transport sont également prises par les employeurs. En particulier, plus de 30% des travailleurs peuvent s'adresser à un coordinateur de mobilité, c'est-à-dire un point de contact permanent pour les informations concernant les différents modes de transport. 9% des unités d'établissement, où travaillent 22% des travailleurs concernés par le diagnostic, ont un plan de déplacement d'entreprise. 18% des employeurs déclarent également se concerter avec les autorités communales concernant la mobilité.

Les différences entre les employeurs bruxellois et les autres sont assez frappantes et ici encore,

cela vient en partie du fait que les unités bruxelloises de plus de 100 travailleurs sont obligées d'avoir un plan de déplacements d'entreprise, mesure qui n'est pas obligatoire en Flandre et en Wallonie. Dans les mesures obligatoires de ce plan figure également la présence d'un point de contact unique pour les questions de mobilité.

La plupart de ces mesures sont plus pertinentes dans les unités occupant un grand nombre de travailleurs, c'est pourquoi le pourcentage de travailleurs concernés est parfois bien plus important que le pourcentage d'unités concernées.

2. IMPACT DES MESURES

Le fait de compiler, par entreprise, à la fois les mesures prises par les employeurs et les modes de déplacements choisis par les travailleurs, permet d'évaluer l'impact de ces mesures sur la répartition modale. Les tableaux ci-dessous

montrent, pour chaque mesure reprise dans le questionnaire du diagnostic, la répartition modale des déplacements selon que le travailleur se trouve dans une unité d'établissement où la mesure est active ou non.

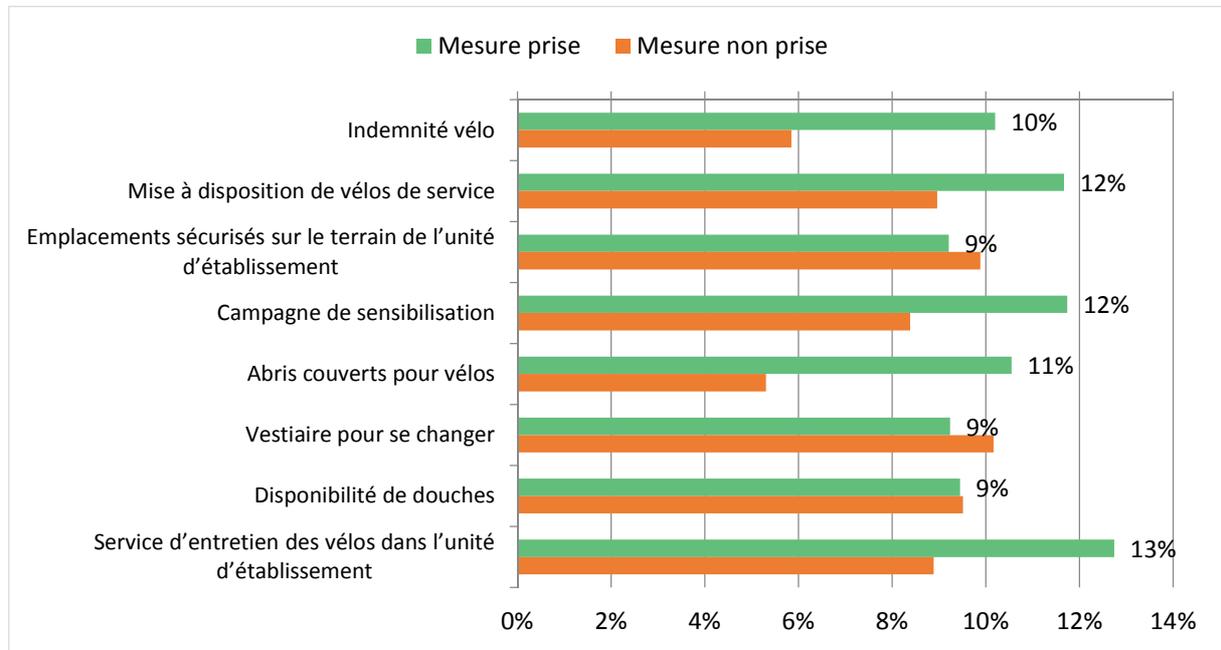


FIGURE 21: IMPACT DES MESURES SUR LA PART MODALE DU VÉLO

Les mesures favorisant l'usage du vélo ont des conséquences variées. Pour une série d'entre elles, l'impact sur la part modale du vélo est très important. Ainsi, les travailleurs qui ne peuvent pas bénéficier d'une indemnité vélo sont bien moins nombreux à se déplacer à vélo. Proposer

des abris couverts pour le vélo fait même plus que doubler le nombre de cyclistes (de 5% à 11%). Pour d'autres mesures, comme la disponibilité de douches, l'impact est nul voire négatif.

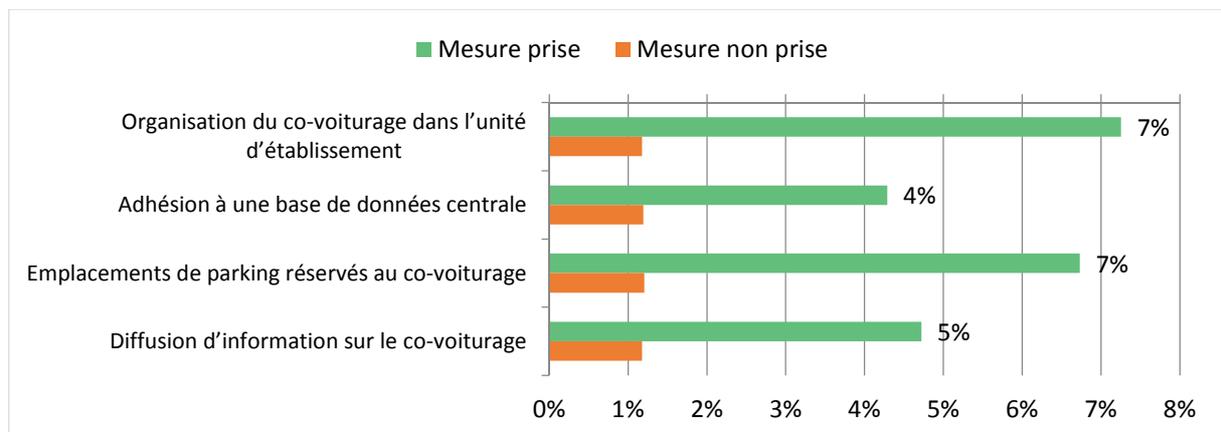


FIGURE 22: IMPACT DES MESURES SUR LA PART MODALE DU COVOITURAGE

Les mesures prises en faveur du covoiturage sont quant à elles indispensables au développement de celui-ci. Sans mesure prise, celui-ci stagne à moins de 2%, alors que chacune de ces mesures fait augmenter ce

pourcentage de façon significative. La part du covoiturage dans les 101 unités (regroupant 78419 travailleurs) qui prennent l'ensemble des mesures monte même à 8,9%.

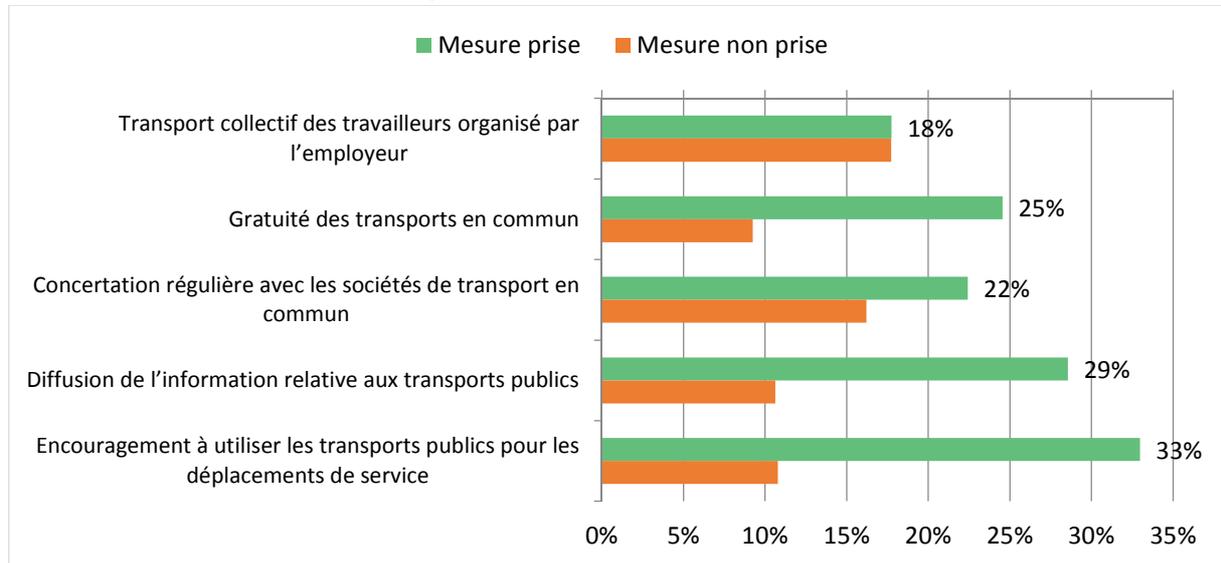


FIGURE 23: IMPACT DES MESURES SUR LES TRANSPORTS EN COMMUN

Les mesures concernant les transports en commun ont toutes un impact important. En particulier, dans les unités où les travailleurs

peuvent bénéficier d'un remboursement intégral aux transports en commun, un quart des déplacements sont faits de cette manière.

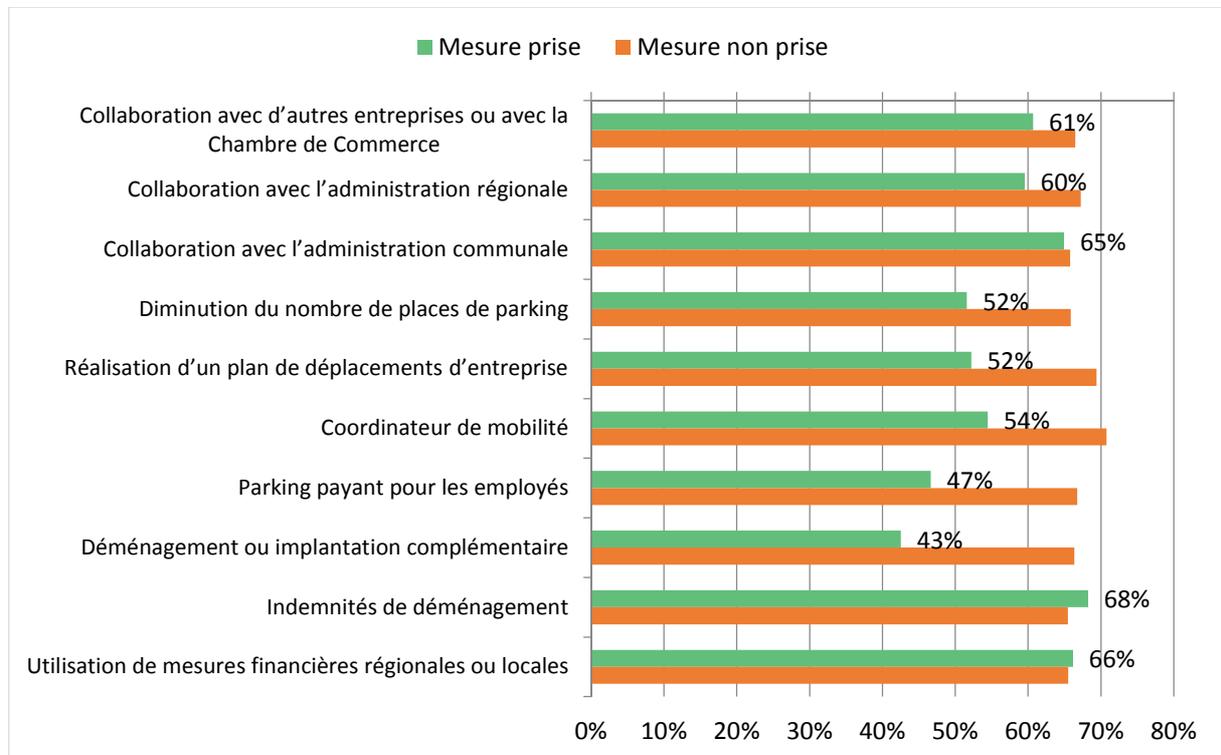


FIGURE 24 : IMPACT DES MESURES SUR LA PART MODALE DE LA VOITURE

D'autres mesures ont également un impact important, comme la présence d'un coordinateur de mobilité au sein de l'unité ou le fait de rendre le parking payant pour les employés.

Tous ces chiffres sont à relativiser, puisque plusieurs facteurs influencent la façon dont les travailleurs se déplacent. Par exemple, si l'utilisation des transports en commun est plus importante dans les entreprises qui offrent des abonnements à leurs employés, c'est aussi dû au fait que les entreprises qui le font ont au départ des facilités d'accessibilité plus

importantes. La différence entre la situation dans les différentes Régions, par exemple via l'obligation de réaliser un Plan de Déplacement d'Entreprise à Bruxelles, crée également un biais.

Afin d'avoir une vue plus objective de l'impact des différentes mesures, nous pouvons comparer les résultats des employeurs selon qu'ils prennent une mesure ou non, mais cette fois en tenant compte de leur profil d'accessibilité, des distances domicile-travail, et de la Région. Cet exercice est réalisé dans les tableaux suivants.

Mesure	Impact vélo
Indemnité vélo	+ 34%
Mise à disposition de vélos de service	+ 23%
Emplacements sécurisés sur le terrain de l'unité d'établissement	+ 3%
Campagne de sensibilisation	+ 25%
Abris couverts pour vélos	+ 22%
Vestiaire pour se changer	0%
Disponibilité de douches	+ 2%
Service d'entretien des vélos dans l'unité d'établissement	+ 33%

TABLEAU 16: IMPACT DES MESURES SUR LA PART MODALE DU VÉLO, TENANT COMPTE DES AUTRES FACTEURS IMPORTANTS

Là où on voyait, dans la Figure 21, que proposer des abris couverts pour les vélos permettait de doubler le nombre de cyclistes, on constate que l'augmentation est plus raisonnable en prenant en compte d'autres facteurs. Les principales mesures qui favorisent le vélo restent cependant très efficaces. Le nombre de cyclistes est plus élevé de 34% dans les unités

où l'indemnité vélo est proposée, de 33% quand l'unité dispose d'un service d'entretien pour les vélos, de 25% quand une campagne de sensibilisation est faite, de 23% si des vélos de service sont mis à disposition et de 22% quand des abris couverts sont à disposition pour les vélos.

Mesure	Impact TC
Gratuité des transports en commun	+ 21%
Concertation régulière avec les sociétés de transport en commun	+ 12%
Diffusion de l'information relative aux transports publics	+ 16%
Encouragement à utiliser les transports publics pour les déplacements de service	+ 18%

TABLEAU 17: IMPACT DES MESURES SUR LA PART MODALE DES TRANSPORTS EN COMMUN, TENANT COMPTE DES AUTRES FACTEURS IMPORTANTS

Nous avons vu que le succès des transports en commun dépendait surtout de la présence d'arrêts à proximité de l'unité concernée. Les mesures prises restent néanmoins importantes, même si elles n'ont pas un impact aussi

important si on ne prend pas en compte l'accessibilité. Toutes les mesures ont un effet positif et, en particulier, la gratuité pour le travailleur fait monter l'utilisation des transports publics de 20%.

Mesure	Impact auto/moto
Collaboration avec d'autres entreprises ou avec la Chambre de Commerce	- 3%
Collaboration avec l'administration régionale	- 4%
Collaboration avec l'administration communale	- 2%
Diminution du nombre de places de parking	- 6%
Réalisation d'un plan de déplacements d'entreprise	+ 2%
Coordinateur de mobilité	- 5%
Parking payant pour les employés	- 4%
Déménagement ou implantation complémentaire	- 13%
Indemnités de déménagement	+ 13%
Utilisation de mesures financières régionales ou locales	- 3%

TABEAU 18: IMPACT DES MESURES SUR LA PART MODALE DE LA VOITURE ET DE LA MOTO, TENANT COMPTE DES AUTRES FACTEURS IMPORTANTS

Les autres mesures ont presque toutes un effet positif, même s'il reste souvent léger. La réalisation d'un plan de déplacements d'entreprise fait exception mais on peut imaginer que les entreprises, en dehors de Bruxelles, qui décident d'en mettre un en place

sont justement des entreprises où la situation est difficile au niveau mobilité au départ. Proposer une indemnité déménagement aux employés est quant à elle une mesure prise par un très petit nombre d'employeurs, et le résultat obtenu n'est pas forcément significatif.

3. GESTION DU STATIONNEMENT

La gestion des parkings est d'une importance particulière pour la mobilité des travailleurs. Depuis 2005 et la première édition du diagnostic fédéral, le nombre de places de parkings n'a pas énormément évolué : il reste équivalent à 50% du nombre total de travailleurs. Ici encore, le chiffre national cache des réalités différentes. Il y a en Flandre et en Wallonie 55 places pour 100 travailleurs, mais seulement 29 places pour 100 travailleurs à Bruxelles.

Le Tableau 19 compare lui le nombre de places de parkings avec le nombre de places théoriquement nécessaires, compte tenu des parts modales annoncées (en considérant qu'une place est nécessaire pour deux covoitureurs). Ces chiffres sont à relativiser. Un travailleur ne se rend pas tous les jours à son lieu de travail (congés, missions, maladie, travail à domicile, ...) et de plus, de nombreuses places

de parking peuvent être disponibles en dehors de l'unité d'établissement.

Si les places situées dans les unités ne suffisent en théorie pas pour accueillir l'ensemble des voitures, ce n'est pas le cas des parkings destinés aux vélos. Il y a en effet 1,5 places pour vélo par cycliste en Flandre, 2,9 en Wallonie et 2,4 à Bruxelles.

	Places/voit.	Places/vélo.
Belgique	0,74	1,64
Bruxelles	0,75	2,39
Flandre	0,79	1,54
Wallonie	0,66	2,93

TABEAU 19: NOMBRE DE PLACES PAR VÉHICULE

Le Tableau 20 donne lui d'autres informations sur le stationnement. Ces questions étant facultatives, une partie (environ 20%) des unités d'établissement n'ont pas répondu.

	Bruxelles	Flandre	Wallonie	Belgique
Les places de parking dans l'unité sont payantes	9%	2%	3%	3%
Des places de stationnement publiques autour de l'unité d'établissement sont payantes	66%	23%	19%	26%
Trop peu de places de parking	36%	20%	22%	22%
Bornes pour recharger les voitures électriques	12%	6%	4%	6%
Bornes pour recharger les vélos/cyclomoteurs électriques	8%	7%	3%	6%

TABLEAU 20

4. GESTION DES HORAIRES ET TÉLÉTRAVAIL

L'organisation des horaires peut avoir une certaine importance pour la mobilité des travailleurs. Des horaires très irréguliers, en dehors des heures de pointe, ne facilite par exemple pas l'utilisation des transports en commun, et encore moins celle du covoiturage.

La tendance des employeurs à proposer de plus en plus de flexibilité a des effets positifs au niveau de la congestion puisque tous les travailleurs ne sont plus nécessairement tenus de se déplacer à la même heure, ce qui permet d'étaler les heures de pointe. Ces effets sont également favorables aux transports publics qui sont dans certains cas déjà saturés à certaines heures.

En pratique, l'organisation des horaires dépend surtout du type de travail à effectuer. Le questionnaire 2014 du diagnostic fédéral permet de faire la distinction entre les horaires fixes (les heures de départ et d'arrivée sont imposées et immuables), les horaires variables (les heures de départ et d'arrivée sont libres au

sein d'une certaine plage), le travail en équipe, et enfin les horaires irréguliers. Le Tableau 21 reprend la répartition de l'ensemble des travailleurs selon leur type d'horaire.

Fixe (heure de pointe)	36%
Fixe (hors heures de pointe)	3%
Variable	28%
En équipe	15%
Irrégulier	17%

TABLEAU 21 : TYPE D'HORAIRE

Comme le montre la Figure 25, le type d'horaire dépend énormément du secteur d'activité. Les horaires flottants sont par exemple particulièrement présents dans les administrations régionales et fédérales ou dans les banques et assurances. Le travail en équipe est surtout pratiqué dans l'industrie ou dans la police, tandis qu'on retrouve des horaires irréguliers dans les hôpitaux, le secteur du commerce ou l'HORECA.

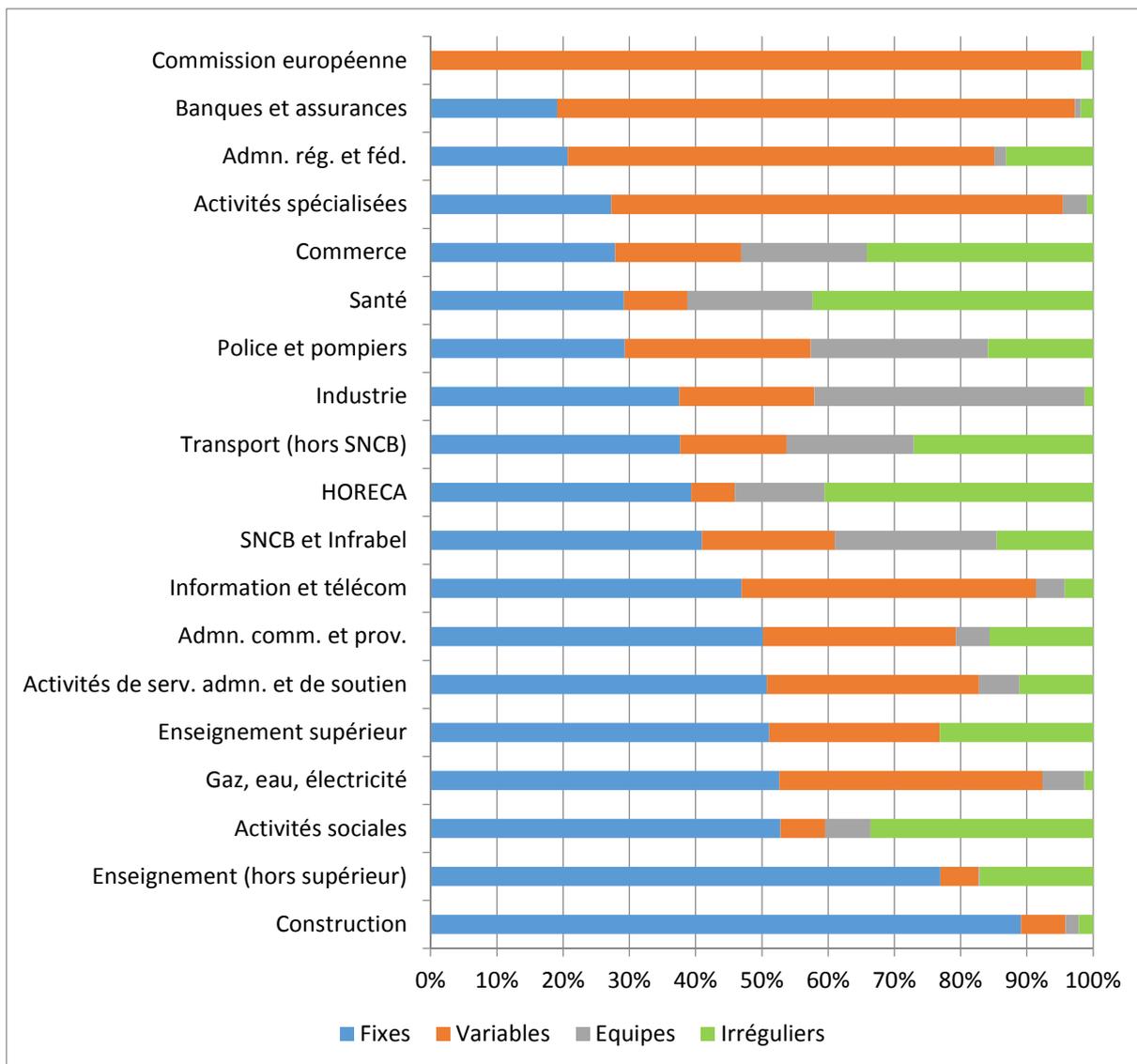


FIGURE 25 : TYPE D'HORAIRE SELON LE SECTEUR D'ACTIVITÉ

On peut se demander si l'organisation des horaires a une influence importante sur la mobilité. Le Tableau 22 donne l'influence des différents types d'horaire en répartissant les unités d'établissement en 3 catégories selon le type d'horaire le plus pratiqué par les

travailleurs : fixe, flottant ou irrégulier, cette dernière catégorie comprenant aussi le travail en équipe. L'effet calculé prend toujours en compte la Région où est située l'unité, l'accessibilité de l'unité en transports en commun et les distances domicile-travail.

	Fixes	Irréguliers	Variables
Nombre d'unités	5 447	3 177	2 110
Nombre de travailleurs	557 671	550 898	421 702
Voiture (seul)	- 2%	+ 3%	- 2%
Covoiturage	+ 3%	+ 10%	- 23%
Moto	+ 17%	- 5%	- 19%
Transport collectif org. par l'employeur	+ 76%	- 43%	- 66%
Train	- 4%	- 17%	+ 8%
Métro, tram, bus	+ 9%	- 11%	+ 1%
Vélo	+ 2%	- 5%	+ 7%
Marche	- 5%	+ 12%	- 8%

TABLEAU 22: IMPACT DU TYPE D'HORAIRE SUR LA RÉPARTITION MODALE

Comme on pouvait l'imaginer, les horaires flottants ne favorisent pas la pratique du covoiturage, au contraire de l'utilisation du train ou du vélo. Les unités où les horaires sont majoritairement irréguliers sont aussi, très logiquement, des unités où les transports en commun ont moins de succès, et où la voiture est plus présente.

Le télétravail est de plus en plus pratiqué dans les entreprises, privées comme publiques. Comme l'indique le Tableau 23, la possibilité de travailler à domicile ou de télétravailler est désormais proposée par 18% des unités, qui occupent 33% des travailleurs concernés par le diagnostic fédéral. Ce pourcentage monte à 43% des unités (64% des travailleurs) à Bruxelles.

Afin de se faire une idée plus précise de l'impact du télétravail, on peut calculer le pourcentage de déplacements qui sont évités grâce au télétravail, en prenant en compte le nombre de télétravailleurs par unité, et le nombre moyen de jours de télétravail par semaine. On considère ainsi que dans une unité où tous les travailleurs télétravailleraient une fois par semaine, cette pratique permet d'éviter 20% des déplacements domicile-travail. Mentionnons quand même que sur l'heure de pointe, cet impact sera clairement positif, le nombre de kilomètres parcourus par jour ne diminuera pas nécessairement d'autant, d'autres motifs de déplacements entrant en ligne de compte.

	Bruxelles	Flandre	Wallonie	Belgique
% unités où le télétravail est possible	43%	17%	14%	18%
% travailleurs des unités où le télétravail est possible	64%	28%	21%	33%
% de travailleurs qui télétravaillent	17%	7%	3%	8%
% de déplacements évités	3,8%	1,7%	0,7%	1,9%

TABLEAU 23: TÉLÉTRAVAIL

Le Tableau 23 montre ainsi qu'au niveau national, la pratique du télétravail permet d'éviter 1,9% des déplacements. Le même calcul effectué en 2011 donnait un résultat de 0,7%, et même si la question a été posée de manière légèrement différente, il est évident que travailler à distance se fait de plus en plus en Belgique. Une diminution du nombre de

déplacement de presque 2% n'est pas négligeable et l'est encore moins quand on observe que ce pourcentage augmente dans les villes: il est de 3,8% à Bruxelles, où les problèmes de congestion sont les plus importants.

L'organisation du télétravail n'est évidemment pas possible pour tous les types de travail. Comme pour la gestion des horaires, il existe dès lors de grandes différences entre les différents secteurs. Ceux où le travail s'effectue surtout dans des bureaux sont évidemment aussi ceux qui permettent le plus le télétravail.

Dans les secteurs des banques et assurances, de l'information et des télécommunications, ou dans les différents bureaux de consultance, le télétravail permet d'éviter plus de 5% des déplacements domicile-travail.

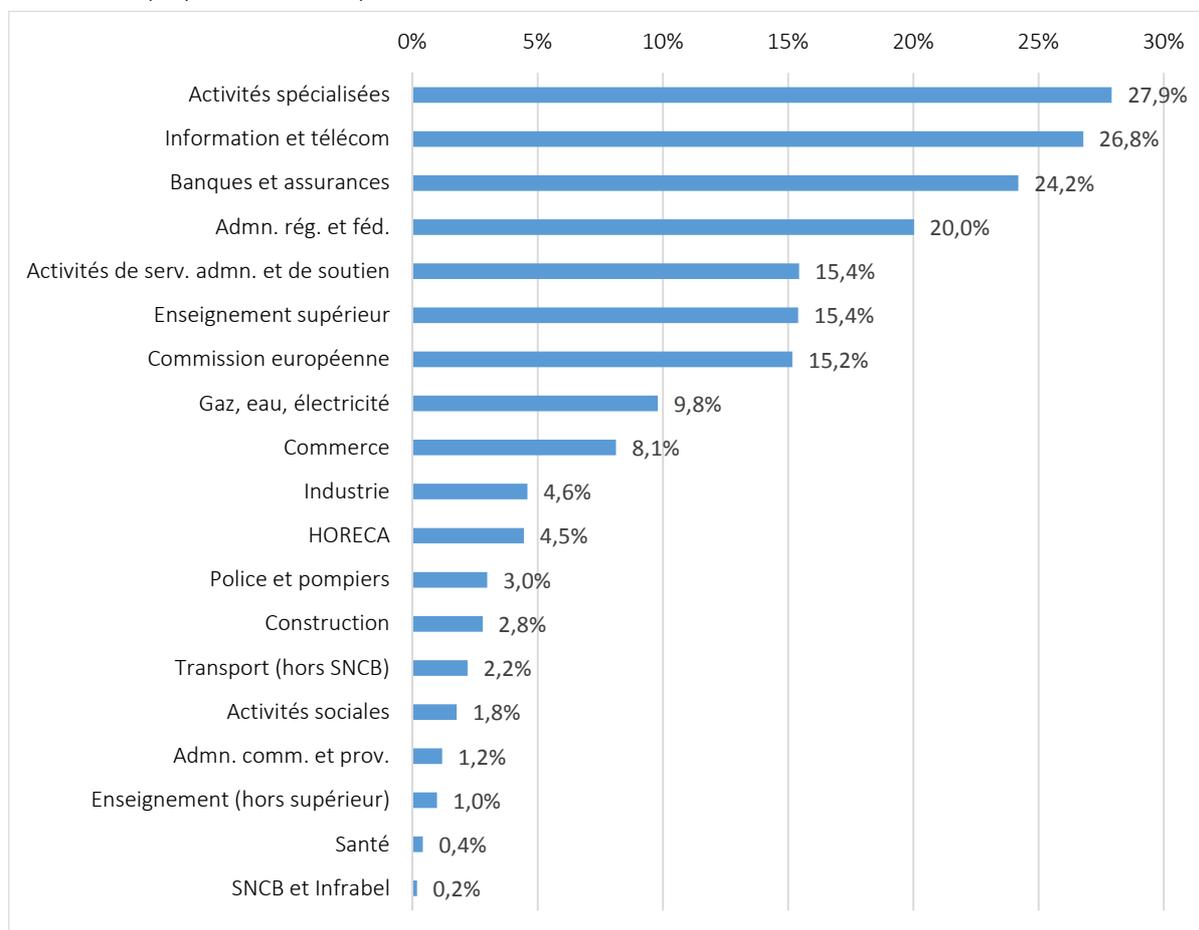


FIGURE 26: POURCENTAGE DE TÉLÉTRAVAILLEURS SELON LE SECTEUR D'ACTIVITÉ

IV. PROBLÈMES RENCONTRÉS PAR LES EMPLOYEURS

À chaque édition du diagnostic, les employeurs peuvent indiquer quels problèmes liés à la mobilité ils rencontrent. Ceux-ci sont divisés en quatre catégories : les problèmes liés à la voiture, ceux liés au vélo, ceux liés aux transports en commun, et une série d'autres problèmes.

Ce n'est que depuis l'enquête 2014 que remplir cette partie du questionnaire est obligatoire. Cependant, les employeurs peuvent bien sûr toujours cocher la case « pas de problème rencontré ». On constate que le nombre de problèmes rencontrés reste très stable depuis 2005, mais des différences sont évidemment présentes selon la localisation des entreprises.

Avec un quart des unités d'établissement (et 38% des travailleurs) pour lesquelles le problème est mentionné, la congestion est le problème le plus important rencontré par les employeurs concernant l'accessibilité du lieu de travail en voiture.

De manière générale, cette accessibilité est nettement moins bonne dans les zones urbaines. La congestion est ainsi considérée comme un problème pour 78% des travailleurs concernés par l'enquête à Bruxelles, mais seulement pour moins de 30% des travailleurs en Flandre et en Wallonie.

Problème rencontré	Belgique	Bruxelles	Flandre	Wallonie
Congestion, files	25%	60%	22%	20%
Nombre de places de parking insuffisant	24%	36%	22%	24%
Trafic dangereux vers et depuis l'unité d'établissement	14%	24%	13%	13%
Autre	7%	7%	6%	9%
Coût élevé du parking pour l'employeur	4%	14%	4%	3%
Pas de problème	54%	24%	57%	59%

TABLEAU 24: PROBLÈMES RELATIFS À L'UTILISATION DE LA VOITURE

Concernant le vélo, seule la dangerosité du trafic aux alentours du lieu de travail est mentionnée par un nombre conséquent d'employeurs (35% des unités où travaillent 50% des travailleurs). Très logiquement, c'est surtout dans les villes, et en particulier à Bruxelles, que ce problème est présent.

De la même façon, si au niveau national, les problèmes de vol et de vandalisme ne sont pas souvent notés (6% des unités), c'est déjà plus le cas dans les zones urbaines (12%), surtout à Bruxelles (19%).

Il est intéressant de comparer la perception des problèmes liés au vélo par les employeurs situés en Flandre et ceux situés en Wallonie. Le principal problème - la dangerosité du trafic - est pratiquement rencontré par autant d'employeurs flamands que d'employeurs wallons, malgré les différences significatives d'utilisation du vélo dans les deux Régions. Des différences marquées sont en revanche présentes quand on évoque le manque d'emplacements pour stationner les vélos, ou l'absence de douches, mais il s'agit de problèmes qui ne sont observés que par une minorité d'entreprises, y compris en Wallonie.

Problème rencontré	Belgique	Bruxelles	Flandre	Wallonie
Trafic dangereux	35%	63%	31%	35%
Pas de douches	16%	17%	14%	20%
Autre	9%	10%	8%	11%
Pas d'emplacements sécurisés pour stationner les vélos	8%	10%	5%	15%
Insécurité sociale dans les environs de l'unité (vol, vandalisme, ...)	6%	19%	4%	7%
Le vélo ne colle pas bien avec l'image de l'entreprise	1%	1%	1%	1%
Pas de problème	52%	26%	57%	49%

TABLEAU 25 : PROBLÈMES RELATIFS À L'UTILISATION DU VÉLO

Au niveau belge, le principal problème rencontré par les employeurs concernant l'utilisation des transports en commun n'est pas l'absence ou l'insuffisance de desserte (25% des unités), des temps de déplacement trop longs (22%) ou même les retards (16%) mais bien le fait que l'organisation des transports en commun n'est pas considérée comme suffisamment adaptée aux horaires de travail

(26%). Et ce constat est valable dans chacune des trois Régions.

Ici encore, on observe des différences selon que l'unité se trouve ou pas en zone urbaine. Si le manque de desserte est moins mentionné dans les villes, c'est l'inverse pour ce qui est lié à la qualité, à la sécurité et au confort des transports publics.

Problème rencontré	Belgique	Bruxelles	Flandre	Wallonie
Organisation du transport en commun pas adaptée aux horaires	26%	20%	25%	32%
Absence de desserte ou desserte insuffisante	25%	13%	24%	33%
Temps de déplacement en transport en commun trop long	22%	28%	19%	26%
Problèmes de retard dans les transports en commun	16%	21%	13%	21%
Distance de l'établissement à l'arrêt ou à la gare trop importante	13%	8%	14%	15%
Autre	7%	9%	6%	9%
Unité difficilement accessible aux travailleurs à mobilité réduite	6%	9%	5%	6%
Qualité, sécurité et confort du transport en commun trop faibles	6%	14%	4%	7%
Problèmes de capacité dans les transports en commun	5%	9%	3%	7%
Sentiment d'insécurité entre l'unité et l'arrêt / la gare	5%	18%	3%	5%
Pas de problème	46%	40%	50%	38%

TABLEAU 26 : PROBLÈMES RELATIFS À L'UTILISATION DES TRANSPORTS EN COMMUN

Enfin, notons que moins de 5% des employeurs considèrent avoir des difficultés à recruter du

personnel à cause de la mauvaise accessibilité de l'unité.

Problème rencontré	Belgique	Bruxelles	Flandre	Wallonie
Unité difficilement accessible aux travailleurs à mobilité réduite	8%	9%	7%	8%
Insécurité routière du déplacement domicile-travail	7%	10%	7%	5%
Sentiment d'insécurité des travailleurs en raison de leurs horaires	6%	15%	5%	7%
Difficultés de recruter dues à la mauvaise accessibilité	4%	6%	4%	3%
Autre	4%	7%	3%	5%
Coût élevé du transport collectif des travailleurs	2%	4%	2%	2%
Pas de problème	75%	62%	77%	74%

TABLEAU 27 : AUTRES PROBLÈMES

V. CONCLUSIONS

La 4^e édition du diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail a eu lieu en 2014. Tous les employeurs, privés ou publics, qui occupent au moins 100 travailleurs sont tenus de compléter un questionnaire pour chacune de leurs unités d'établissement où travaillent au moins 30 personnes. En 2014, un total de 3.947 employeurs différents ont ainsi participé à cette enquête, pour un total de 10.734 unités d'établissement, où travaillent plus d'un 1,5 millions de personnes. Plusieurs conclusions peuvent être tirées.

- 1) **La voiture (utilisée seul(e) ou avec un membre de la famille) reste de loin le mode le plus utilisé pour les déplacements domicile-travail, avec 65,6% des déplacements.** Les transports publics sont quant à eux utilisés par 17,7% des travailleurs (10,9% en train et 6,9% en métro, tram ou bus). Au niveau des modes « actifs », 9,5% des travailleurs utilisent le vélo, et 2,4% la marche. Enfin, 2,9% font du covoiturage avec d'autres collègues, 1,2% utilisent la moto, et 0,8% un moyen de transport collectif organisé par l'employeur.

Les répartitions modales sont particulièrement différentes selon la Région où est située l'entreprise.

- 2) **Entre 2005 et 2014, l'utilisation de la voiture (y compris en covoiturage) et de la moto a diminué de 4,9%** (de 73,2% à 69,7%). Cette diminution profite à la fois aux transports publics dont l'utilisation passe de 15,4% à 17,7%, soit une augmentation de 15,3%, et au vélo dont l'utilisation passe de 7,8% à 9,5%, soit une augmentation de 21,3%.

Ici aussi, les différences sont importantes selon les Régions. La répartition modale a surtout évolué à Bruxelles, où la part de la voiture a diminué de 16% en 9 ans. Dans le même temps, l'utilisation des transports publics a augmenté de 12,5% et surtout, celle du vélo a fait plus que

doubler, passant de 1,2% à 3%. Les évolutions sont moins importantes en Flandre et Wallonie mais restent globalement positives, avec une diminution de l'utilisation de la voiture ou de la moto de 3,9% en Flandre et de 1,1% en Wallonie. Cette diminution est en partie due à la chute du covoiturage, qui passe en-dessous des 4% dans chacune des deux Régions.

- 3) **La répartition modale diffère énormément selon que le lieu de travail se situe dans une zone urbaine à forte densité de population ou pas.** Ainsi, dans les principales villes de Belgique, la part de la voiture individuelle n'est que de 53,4%, contre 76,1% dans les zones moins densément peuplées.

On remarque également que depuis 2005, l'abandon de la voiture au profit d'autres modes de transport s'est surtout réalisé dans les villes (-10,4% d'utilisation de la voiture ou de la moto entre 2005 et 2014), et beaucoup moins ailleurs (-1,6% dans les autres zones).

- 4) **Le facteur qui influence le plus la façon dont les gens se déplacent pour se rendre à leur lieu de travail est l'accessibilité aux transports en commun.** Sur les 3.000 unités d'établissement les moins bien accessibles en transports en commun, la part de ceux-ci dépasse à peine les 2%, alors que la part des voitures et motos (y compris covoiturage) atteint 84,4%. À contrario, sur les 471 unités les mieux situées, dans le centre de Bruxelles, les transports en commun sont utilisés par plus de 70% des travailleurs, et la voiture par moins de 25% d'entre eux.

- 5) **Le secteur d'activité, et donc le type de travail, a également une influence sur les modes de transports utilisés par les travailleurs.** D'abord de par la localisation du lieu de travail : certains secteurs, comme les banques et assurances, les administrations fédérales et régionales ou l'enseignement supérieur ont des unités

d'établissement situées le plus souvent dans des zones très bien accessibles en transports en commun, ce qui leur permet de limiter le nombre de travailleurs utilisant la voiture. Mais même en tenant compte de ce facteur, des différences entre secteurs persistent. Les personnes travaillant dans les administrations (à tous niveaux de pouvoir) ou dans l'enseignement ont ainsi moins tendance à utiliser la voiture que les travailleurs d'autres secteurs.

- 6) **On constate que le nombre de mesures prises par les entreprises et institutions publiques en faveur d'une meilleure mobilité est en constante et nette augmentation depuis 2005, et cela dans les trois Régions.** Par exemple, le nombre d'unités d'établissement où les travailleurs peuvent bénéficier d'une indemnité pour l'utilisation du vélo est désormais de 86%, contre 74% en 2011 et 43% en 2005. De même, la gratuité des transports en commun est désormais proposée par plus de la moitié des unités concernées par le diagnostic fédéral.
- 7) **S'il y a beaucoup plus de cyclistes en Flandre qu'en Wallonie, la différence entre le nombre de mesures prises en faveur du vélo dans les deux Régions n'est pas si importante.** 76% des unités d'établissement situées en Wallonie proposent ainsi une indemnité pour les cyclistes (contre 91% en Flandre) et elles sont presque aussi nombreuses en Flandre à proposer des emplacements sécurisés pour les vélos (36% contre 42%). En revanche, le nombre de places de parking pour vélo est très différent d'une Région à l'autre, étant adaptés au nombre de cyclistes : il est de 23% en Flandre, contre 4% en Wallonie et 7% à Bruxelles. Enfin, la perception des problèmes relatifs aux itinéraires cyclables aux alentours des lieux de travail est très proche dans les deux Régions (35% en Wallonie contre 31% en Flandre).
- 8) **Le télétravail a également de plus en plus de succès.** La possibilité de télétravailler est désormais proposée par 18% des unités d'établissement, qui occupent 33% des travailleurs concernés par le diagnostic fédéral. Ce pourcentage monte à 43% des unités (64% des travailleurs) à Bruxelles. **En prenant en compte le nombre réel de personnes qui télétravaillent, cette pratique permet d'éviter 1,9% des déplacements domicile-travail et jusqu'à 3,8% à Bruxelles.**
- 9) **On constate que la majorité des mesures ont un impact positif ou très positif sur les modes choisis par les travailleurs pour se déplacer,** même en prenant en compte des facteurs externes comme l'accessibilité aux transports en commun ou les distances domicile-travail. L'indemnité vélo ou la gratuité des transports en commun ont ainsi des impacts supérieurs à 20% sur l'utilisation des modes qui les concernent, mais on peut également voir que disposer d'un coordinateur mobilité (point de contact permanent dans l'entreprise concernant la mobilité) permettrait de faire diminuer la part de la voiture de 5%.
- 10) **Le nombre de problèmes rencontrés par les entreprises reste stable depuis 2005.** Pour la voiture, le problème le plus important reste la congestion (25% des unités d'établissement concernées, mais 60% des unités bruxelloises). Pour le vélo, c'est la dangerosité du trafic qui est le problème le plus mentionné (35% des unités). Pour les transports en commun, les problèmes les plus rencontrés sont le fait que l'organisation des transports publics n'est pas adaptée aux horaires de travail (26%), l'absence ou l'insuffisance de desserte (25%) et des temps de déplacements trop longs (22%).

BELGIQUE	2005	2014	Evolution
Voiture (solo)	66,8%	65,6%	- 1,8%
Covoiturage	4,7%	2,9%	- 37,6%
Moto	1,7%	1,2%	- 32,6%
Train	9,5%	10,9%	+ 14,9%
Métro-Tram-Bus	5,9%	6,9%	+ 15,9%
Transport collectif organisé par l'employeur	1,2%	0,8%	- 33,8%
Vélo	7,8%	9,5%	+ 21,3%
Marche	2,4%	2,4%	- 2,0%

BRUXELLES	2005	2014	Evolution
Voiture (solo)	45,1%	37,9%	- 16,0%
Covoiturage	2,5%	1,2%	- 49,1%
Moto	0,8%	1,1%	+ 37,6%
Train	32,2%	34,1%	+ 5,9%
Métro-Tram-Bus	15,0%	19,0%	+ 26,8%
Transport collectif organisé par l'employeur	0,7%	0,3%	- 58,9%
Vélo	1,2%	3,0%	+ 147,9%
Marche	2,6%	3,4%	+ 32,9%

FLANDRE	2005	2014	Evolution
Voiture (solo)	68,7%	68,5%	- 0,3%
Covoiturage	5,2%	3,3%	- 36,4%
Moto	2,2%	1,3%	- 40,6%
Train	4,1%	5,3%	+ 31,1%
Métro-Tram-Bus	3,9%	3,9%	+ 0,4%
Transport collectif organisé par l'employeur	1,6%	1,1%	- 31,4%
Vélo	12,3%	14,9%	+ 21,2%
Marche	2,1%	1,7%	- 18,6%

WALLONIE	2005	2014	Evolution
Voiture (solo)	80,4%	81,7%	+ 1,6%
Covoiturage	5,2%	3,4%	- 34,9%
Moto	1,5%	1,0%	- 31,0%
Train	4,4%	5,0%	+ 12,8%
Métro-Tram-Bus	3,6%	4,0%	+ 9,3%
Transport collectif organisé par l'employeur	0,5%	0,4%	- 8,1%
Vélo	1,3%	1,5%	+ 12,6%
Marche	3,2%	3,1%	- 1,6%



Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer
Service public fédéral Mobilité et Transports

www.mobilit.belgium.be