

LES MEILLEURES PRATIQUES DE MOBILITE pour les DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL pour les ENTREPRISES et les INSTITUTIONS PUBLIQUES

rapport basé sur le diagnostic des déplacements domicile-travail 2008

Avant-propos

Grâce aux données du 2^e diagnostic des déplacements domicile-travail de 2008 (loi du 8/4/2003), le Service Public Fédéral Mobilité et Transports (SPFMT) dispose de suffisamment de données récentes relatives à l'état de la situation en ce qui concerne la mobilité des travailleurs à une date déterminée (30/6/2008) et l'évolution de la mobilité depuis le dernier diagnostic (30/6/2005).

Ces données montrent que l'utilisation de la voiture pour les déplacements domicile-travail entre 2005 et 2008 a diminué de 1,9 % alors que la circulation automobile totale a augmenté¹ de 2 %. Cette diminution est due aux mesures visant à encourager l'utilisation de moyens de transports alternatifs ainsi qu'au dialogue entre les partenaires sociaux.

Afin de renforcer cette tendance, le SPF Mobilité et Transports, Direction Mobilité, a été chargé de déterminer les « meilleures pratiques de mobilité pour les déplacements domicile-travail » à la demande du CCE (Conseil Central de l'Economie) et du Cabinet du Secrétaire d'Etat Schouppe.

L'objectif consiste à encourager les « meilleures pratiques » effectives en tant que pistes de réflexion pour les employeurs et les travailleurs².

Table des matières

1. Généralités et méthode	2
2. Présence d'un coordinateur de mobilité	3
3. Meilleures pratiques pour le transport en commun en train.....	5
4. Meilleures pratiques pour les transports en commun en métro/tram/bus (MTB)	7
5. Meilleures pratiques pour le vélo	9
6. Meilleures pratiques pour le transport en commun privé.....	11
7. Meilleures pratiques pour le covoiturage	14
8. Meilleures pratiques auprès des SPF.....	16
9. Meilleures pratiques dans les villes et les communes	18
10. Meilleures pratiques pour le télétravail	20
11. Meilleures pratiques lors du déménagement d'unités d'établissement	22

¹ Voir Rapport provisoire page 57

² D'autres études sont en préparation ou ont été lancées en collaboration avec des équipes de recherche. Celles-ci sont plus nombreuses que celles qui ont suivi le diagnostic 2005. L'Université de Liège et l'UCL ont développé leurs propres projets dans ce domaine. En ce qui concerne le SPP Politique scientifique, l'étude de l'évolution 2005-2008 est venue s'ajouter au projet ADICCT (Fucam + UGent) qui a déjà étudié les résultats de 2005.

1. Généralités et méthode

Les données du 2^e diagnostic des déplacements domicile-travail de 2008 (loi du 8/4/2003) proviennent de 3.800 employeurs importants (comptant plus de 100 travailleurs) pour près de 10.000 unités d'établissement (précisément 9.875 avec, en principe, un minimum de 30 travailleurs), pour un total correspondant à un peu plus de 1.400.000 travailleurs, c'est-à-dire 1/3 de l'ensemble des travailleurs belges. Le SPFMT dispose en outre d'informations globales (lieu de travail) concernant 1.800.000 autres travailleurs (employeurs avec au minimum 5 travailleurs) qui permettent de généraliser statistiquement des résultats de diagnostic par zone industrielle, commune, etc.

Pour pouvoir déterminer les « meilleures pratiques » à partir de ces données, il faut d'abord définir les mesures ou situations les plus influentes d'un point de vue statistique.

Trois étapes doivent obligatoirement être franchies pour ces situations ou mesures :

1. Résumé des statistiques des enquêtes, avec ou sans cette mesure. Les enquêtes sur les déplacements domicile-travail contiennent en effet suffisamment d'informations pour comparer les résultats entre, d'une part, les établissements qui appliquent une mesure et, d'autre part, ceux qui n'en appliquent pas.

Lors de la comparaison de la situation avec ou sans mesure, l'accent est placé, au besoin, sur d'autres causes qui peuvent influencer le résultat.

Nous avons par exemple remarqué que les travailleurs des entreprises qui offrent une possibilité de télétravail se déplaçaient plus fréquemment en train. Cette tendance s'explique probablement par le fait que ces établissements accordent plus d'importance à la problématique de la mobilité.

De même, les travailleurs des établissements dont les aires de stationnement sont limitées utilisent davantage les transports en commun (tram, bus). Mais il s'agit ici de la situation dans les agglomérations – situation qui n'est pas tout à fait comparable à celle observée à l'extérieur de ces dernières.

L'accent est également placé sur le degré d'application de la mesure. Certains résultats sont statistiquement moins représentatifs si les employeurs qui appliquent la mesure ne sont pas suffisamment nombreux.

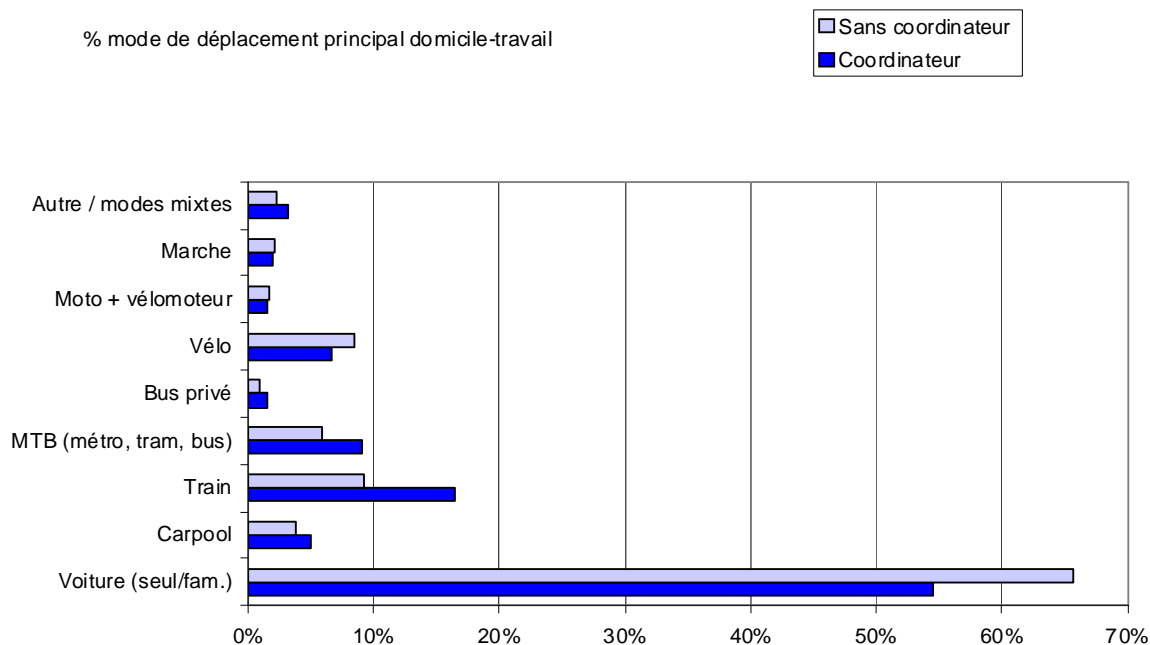
2. Comparaison entre la situation de 2005 et celle de 2008.
3. Description plus précise des « meilleures pratiques » : pour ce faire, les entreprises et organes publics concernés sont à chaque fois contactés de manière à permettre la transmission de la description et des informations adaptées.

Les mesures les plus typiques ou les plus riches en résultats sont décrites dans notre texte.

2. Présence d'un coordinateur de mobilité

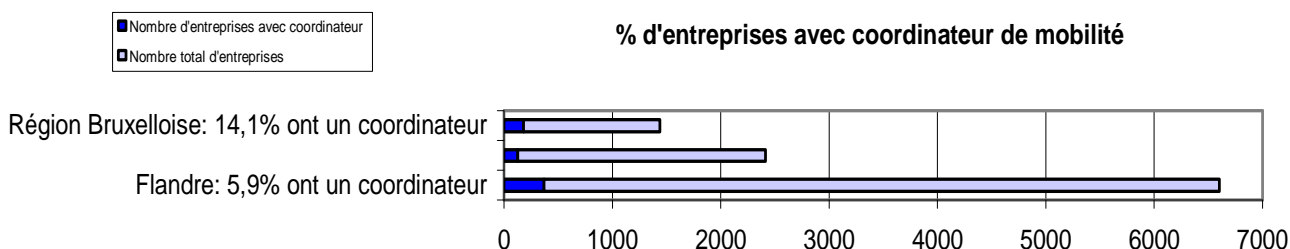
2.1 Données statistiques des enquêtes

Le moyen le plus efficace pour améliorer la mobilité consisterait à engager un coordinateur de mobilité. Cette mesure influence tous les moyens de transport.



Dans les établissements qui disposent d'un coordinateur de mobilité, l'utilisation individuelle de la voiture pour effectuer les trajets domicile-travail a fortement baissé tandis que l'utilisation des transports en commun, du covoiturage et des bus privés est, elle, en hausse.

Nous remarquons également que l'utilisation du vélo est moins fréquente dans les établissements qui disposent d'un coordinateur de mobilité. Bien que contradictoire à première vue, ce phénomène s'explique de deux manières. D'une part, le coordinateur de mobilité est généralement présent dans des établissements plus importants, souvent plus éloignés du domicile des travailleurs. D'autre part, le coordinateur de mobilité travaille avant tout dans des établissements situés à Bruxelles-Capitale, où l'utilisation du vélo est 8 fois moins fréquente qu'en Flandre.



2.2 Evolution 2005-2008

Lorsque nous examinons l'évolution entre les mêmes établissements (établissements ayant participé aux enquêtes de 2005 et 2008), nous remarquons

une baisse de 3,66 % de l'utilisation de la voiture (solo). Cette diminution est deux fois plus importante que la diminution moyenne de toutes les enquêtes (-1.9 %).

2.3 Succès

Unité d'établissement	Entreprise Institution	Lieu	Tra-vailleurs	Utilisation de la voiture 2008 (%)	Evol. depuis 2005 (% utilisation voiture)
2 149 676 386	DELHAIZE - MELSBROEK	STEENOKKERZEEL	95	63	-26
2 138 236 128	SMALS-MVM VZW	CHARLEROI	69	45	-48
2 005 113 823	AGFA-GEVAERT	WESTERLO	134	40	-42
2 144 087 703	VDAB	LEUVEN	93	45	-41
2 036 150 754	PENDERS & VANHERLE	HEUSDEN-ZOLDER	177	58	-39

Le tableau ci-dessus indique quelques très bons résultats. Il mentionne notamment le nom des établissements ou des entreprises disposant d'un coordinateur de mobilité, qui affichent la baisse la plus importante du pourcentage d'utilisateurs de voiture depuis 2005. Voici quelques exemples.

► **COORDINATEUR DE MOBILITE : son existence entraîne un éventail plus large de mesures, allant de l'introduction du système du tiers payant à l'organisation de journées de la mobilité**

L'entreprise DELHAIZE (distribution) possède un coordinateur de mobilité depuis presque 10 ans. Celui-ci est responsable de la généralisation des indemnités pour les déplacements à vélo et du système du tiers payant pour les transports en commun (Delhaize contribue actuellement aux frais de déplacement à hauteur de 70 % à 80 %). Toutefois, le succès de ces mesures de mobilité est souvent lié à des circonstances locales. C'est pourquoi des journées de la mobilité locales sont organisées dans les établissements – journées à l'occasion desquelles les points positifs et négatifs peuvent être expliqués. Les établissements tentent de réduire les déplacements domicile-travail en mutant leurs travailleurs. De nombreuses autres initiatives, telles qu'un projet pilote de covoiturage, seront lancées prochainement.

► **COORDINATEUR DE MOBILITE et «covoiturage en cas de nécessité»**

Chez SMALS-MVM (services informatiques pour les organismes publics), grâce au coordinateur de mobilité et aux tiers payant, les transports en commun utilisés pour les déplacements domicile-travail sont entièrement gratuits pour les travailleurs. Un « covoiturage en cas de nécessité » a également été organisé au siège de Charleroi. Les travailleurs auront recours à ce système au cas où les transports en commun sont immobilisés en raison de problèmes techniques ou de grèves.

► **COORDINATEUR DE MOBILITE et kits de réparation pour les cyclistes**

AGFA-GEVAERT Westerlo encourage ses travailleurs à se rendre au travail à vélo via des indemnités pour les déplacements à vélo, des abris à vélo sécurisés, mais également par le biais d'une mesure très pratique : la mise à disposition de kits de réparation pour les vélos.

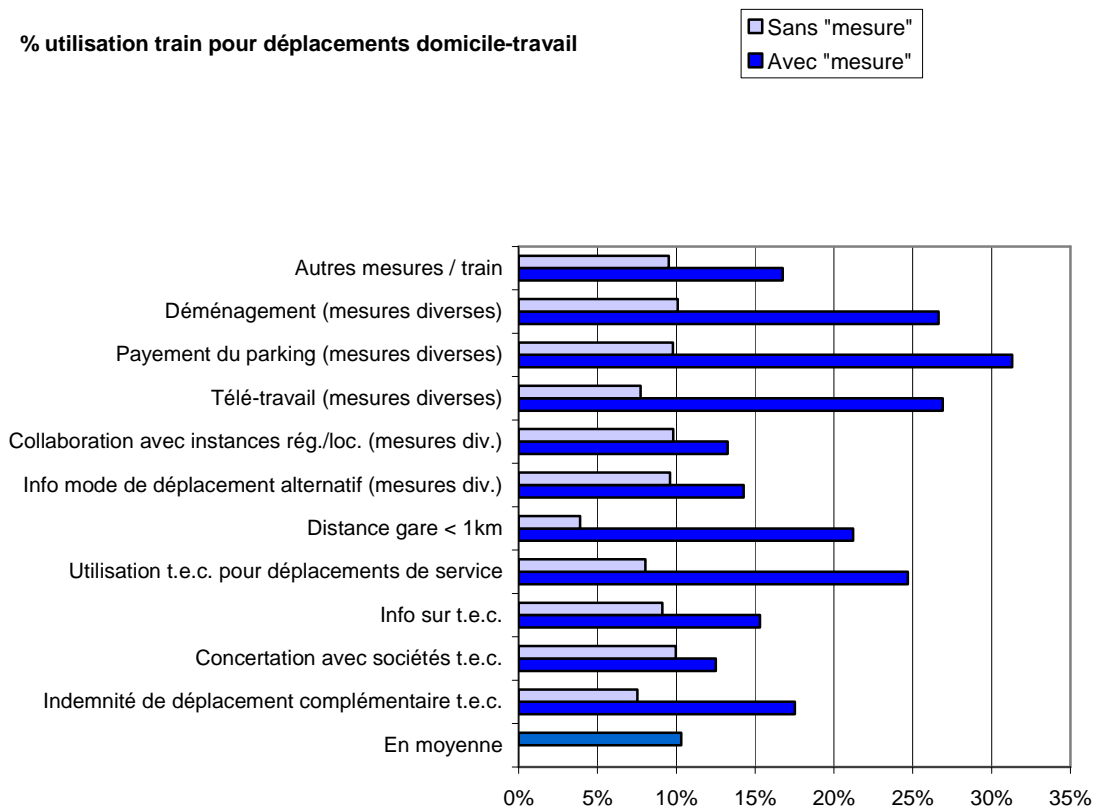
Ceux-ci sont d'autant plus nécessaires que de nombreux travailleurs vivent à une distance que l'on peut aisément couvrir en vélo.

3. Meilleures pratiques pour le transport en commun en train

3.1 Données statistiques des enquêtes

Comme le montre le diagramme ci-dessous, la « mesure » qui encourage le plus l'utilisation du train est la proximité de la gare. Pour les établissements se trouvant à moins d'1 km de la gare, le nombre d'utilisateurs du train est 5 fois plus important que dans les autres cas (21,2 % contre 3,9 %).

Le nombre de liaisons ferroviaires joue bien entendu un rôle déterminant (voir Rapport DDT 2008).



La deuxième mesure la plus efficace est l'indemnité supplémentaire pour les transports en commun, généralement via le système du tiers payant. Grâce à cette mesure, les transports en commun sont gratuits pour les travailleurs. L'utilisation est ainsi passée de 7,5 % à 17,5 %.

Les autres influences sont plus difficiles à déterminer car les mesures (parking payant, transports en commun obligatoires pour les déplacements professionnels, ...) sont généralement liées à la proximité de la gare dans une grande agglomération.

Il convient également de noter qu'une mesure relativement bon marché – à savoir la diffusion d'informations sur les transports en commun – exerce également une influence positive évidente : grâce à celle-ci, le nombre d'utilisateurs du train est passé de 9,0 % à 15,3 %.

Le nombre d'entreprises qui appliquent cette mesure pourrait augmenter. 1 information sur 4 (9,5 % sur 35,4 %) transmise par les unités d'établissement situées à moins de 1 km de la gare concerne les transports en commun.

3.2 Evolution 2005-2008

Lorsque nous examinons l'évolution entre les mêmes établissements (établissements ayant participé aux enquêtes de 2005 et 2008), nous remarquons que la chute de l'utilisation de la voiture (-1.9 % pour l'ensemble des enquêtes) se présente comme suit :

- 16,6 % si l'unité d'établissement se trouve à moins d'1 km de la gare ;
- 12,8 % si une indemnité supplémentaire est prévue pour les transports en commun;
- 9,6 % si des informations sur le transport en commun est diffusée dans l'entreprise.

3.3 Succès

Voici quelques exemples typiques.

Unité d'établissement	Entreprise Institution	Lieu	Tra-vailleurs	Gare < 1 km	Utilisation		Evol. depuis 2005	
					voiture 2008 (%)	train 2008 (%)	% train	% voiture
2.153.240.642	BELGACOM	EVERE	350	0	5	93	+24	-23
2.142.726.634	DEXIA BANK - DEXIA BANQUE	BRUXELLES-BRUSSEL	1622	1	22	63	+5	-2
2.143.746.223		FORTIS AG	BRUXELLES-BRUSSEL	2340	1	28	54	+11
2.163.673.288	C.P.A.S.	LEUZE-EN-HAINAUT	173	1	14	29	+28	-66

► SYSTEME DU TIERS PAYANT et NAVETTE à destination de la gare

Chez BELGACOM Evere – comme dans d'autres établissements Belgacom et de nombreuses autres entreprises – le système du tiers payant est d'application, ce qui permet aux travailleurs de profiter de transports en commun entièrement gratuits pour les déplacements domicile-travail (100 % remboursés).

BELGACOM Evere tente également d'améliorer l'accessibilité de la gare (située à plus d'1 km) par le biais d'une navette. Plusieurs fois par jour, cette dernière assure la liaison avec la gare du Nord (située juste à côté du siège de Belgacom), ce qui facilite grandement le trajet d'approche et le trajet final.

► REMBOURSEMENT du TRAJET D'APPROCHE et du TRAJET FINAL vers/depuis la gare

DEXIA BANQUE (voir également les mesures pour les cyclistes) n'applique pas uniquement le système du tiers payant. Tous les frais engendrés par le trajet d'approche et le trajet final ainsi que les frais de stationnement sont également remboursés pour la voiture, la moto et le vélo.

► ABONNEMENT DE TRAIN parfois REMBOURSE jusqu'à 150 % et JOURNEES D'ACTION

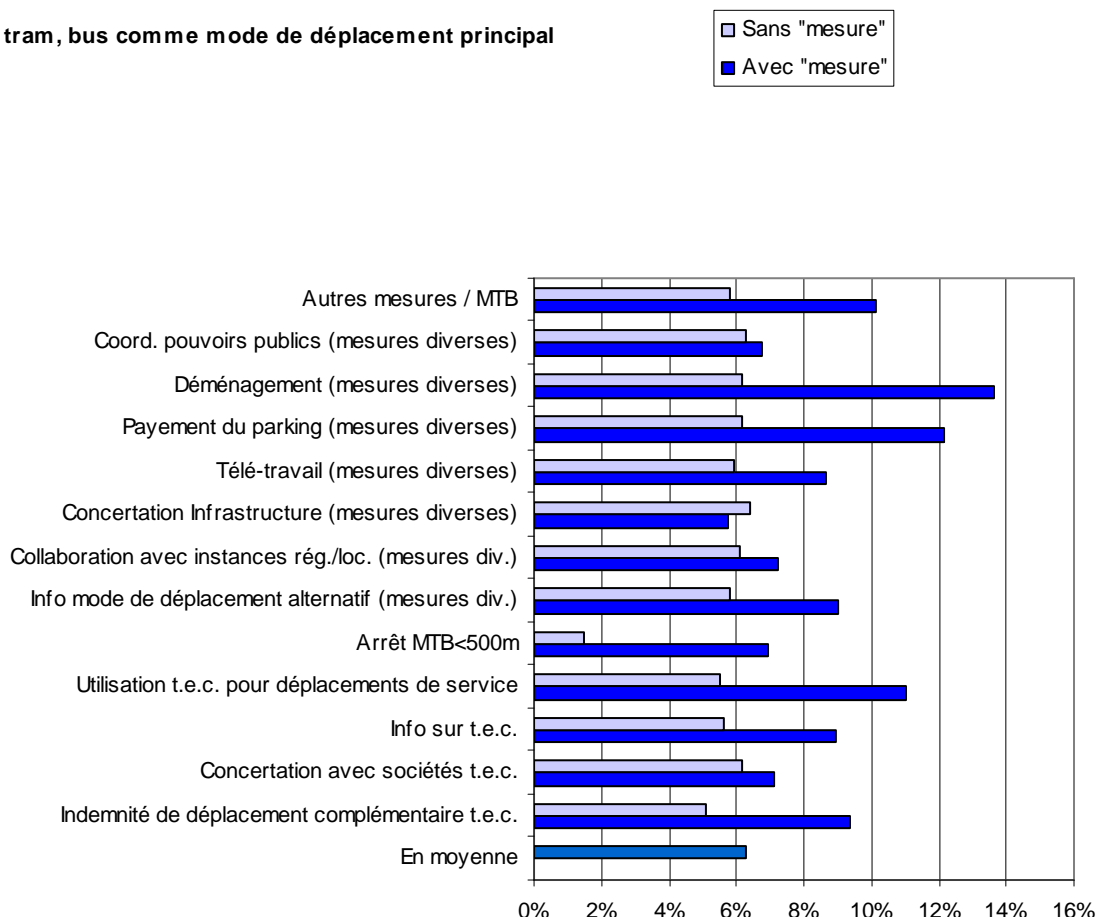
FORTIS BANQUE MARAIS (Bruxelles) a engagé un expert en mobilité. Un site intranet fournit par ailleurs toutes les informations nécessaires sur la mobilité (y compris des renvois vers les horaires des transports en commun). En septembre, le « mois de la mobilité », des activités sont organisées comme la « journée de la voiture », ecodriving, « bike to work » ; des vélos de service sont mis à disposition. L'abonnement de train est remboursé jusqu'à 150 % pour les travailleurs qui doivent effectuer plus de 50 km.

4. Meilleures pratiques pour les transports en commun en métro/tram/bus (MTB)

4.1 Données statistiques des enquêtes

La « mesure » la plus efficace est donc la proximité des arrêts. La quasi-totalité des établissements ayant participé à l'enquête se trouvent à 500 m d'un arrêt de métro, de tram ou de bus (87,7 %, et même 97,2 % dans la Région de Bruxelles-Capitale), avec une utilisation du MTB de 6,9 %. Pour les établissements situés à plus de 500 m d'un arrêt, l'utilisation du MTB diminue jusqu'à 1,5 %.

% Métro, tram, bus comme mode de déplacement principal



En ce qui concerne le transport principal, les zones urbaines obtiennent bien entendu de meilleurs scores dans la mesure où la distance domicile-travail peut être accomplie via le même moyen de transport (voir Rapport DDT 2008).

La deuxième mesure la plus efficace est l'indemnité supplémentaire pour les transports en commun via le système du tiers payant. Grâce à cette mesure, les transports en commun sont gratuits pour les travailleurs. L'utilisation du MTB est ainsi passée de 5,1 % (sans contribution) à 9,3 %.

Tout comme pour l'utilisation du train, les informations relatives aux transports en commun ont exercé une influence positive évidente sur l'utilisation du métro, tram et bus, bien que cette dernière reste moins importante que l'utilisation du chemin de fer : le nombre d'utilisateurs du MTB a augmenté de 5,6 % à 8,9 % (train : 9,0 % à 15,3 %).

Le nombre d'entreprises qui appliquent les mesures d'encouragement et de diffusion d'informations sur les transports en MTB pourrait augmenter pour atteindre – voire

dépasser – celui des entreprises qui appliquent ces mesures pour les transports en train. En effet : seul un établissement sur dix diffuse des informations à ce sujet.

4.2 Evolution 2005-2008

Lorsque nous examinons l'évolution entre les mêmes établissements (établissements ayant participé aux enquêtes de 2005 et 2008), nous remarquons que la baisse de l'utilisation de la voiture (-1.9 % pour l'ensemble des enquêtes) se présente comme suit :

- 6,4 % si une concertation a eu lieu avec les sociétés de transports ;
- 9,6 % si des informations sur les transports en train et en MTB sont diffusées au sein de l'entreprise.

4.3 Succès

Unité d'établissement	Entreprise Institution	Lieu	Tra-vailleurs	Utilisation voiture 2008 (%)	Utilisation MTB 2008 (%)	Evol. depuis 2005 (% utilisation voit.)
2.149.815.750	VITAMINE W - UNIT ZORG e.a.	ANTWERPEN	94	14	79	-2
2.161.216.517	OCMW SINT-JAN-MOLENBEEK	ST-J-MOLENBEEK	440	11	72	-18
2.138.183.470	BGDA (ACTIRIS)ORBEM	BRUXELLES-BRUSSEL	574	7	65	-1

► SYSTEME DU TIERS PAYANT (aussi) utilisé pour le transport en commun

Au CPAS de Molenbeek-Saint-Jean (comme dans de nombreux autres CPAS), les abonnements MTB de la STIB sont remboursés à 100 % grâce au système du tiers payant.

► PENDELFONDS pour les transports en commun

Vitamine W (Levanto) est une a.s.b.l. active dans le développement de quartier et la création d'emploi pour les chômeurs de longue durée, et bénéficie du *Vlaamse Pendelfonds* (Fonds flamand pour l'organisation de navettes) pour les transports en commun.

► ENCOURAGEMENT SYSTEME DU TIERS PAYANT et PROXIMITE DOMICILE-TRAVAIL

Chez ACTIRIS (BGDA-ORBEM), le service de recrutement de la Région de Bruxelles-Capitale, les abonnements de la STIB sont également remboursés dans leur totalité. La priorité est en outre donnée au recrutement au sein de Bruxelles-Capitale, ce qui permet de limiter l'utilisation de la voiture.

5. Meilleures pratiques pour le vélo

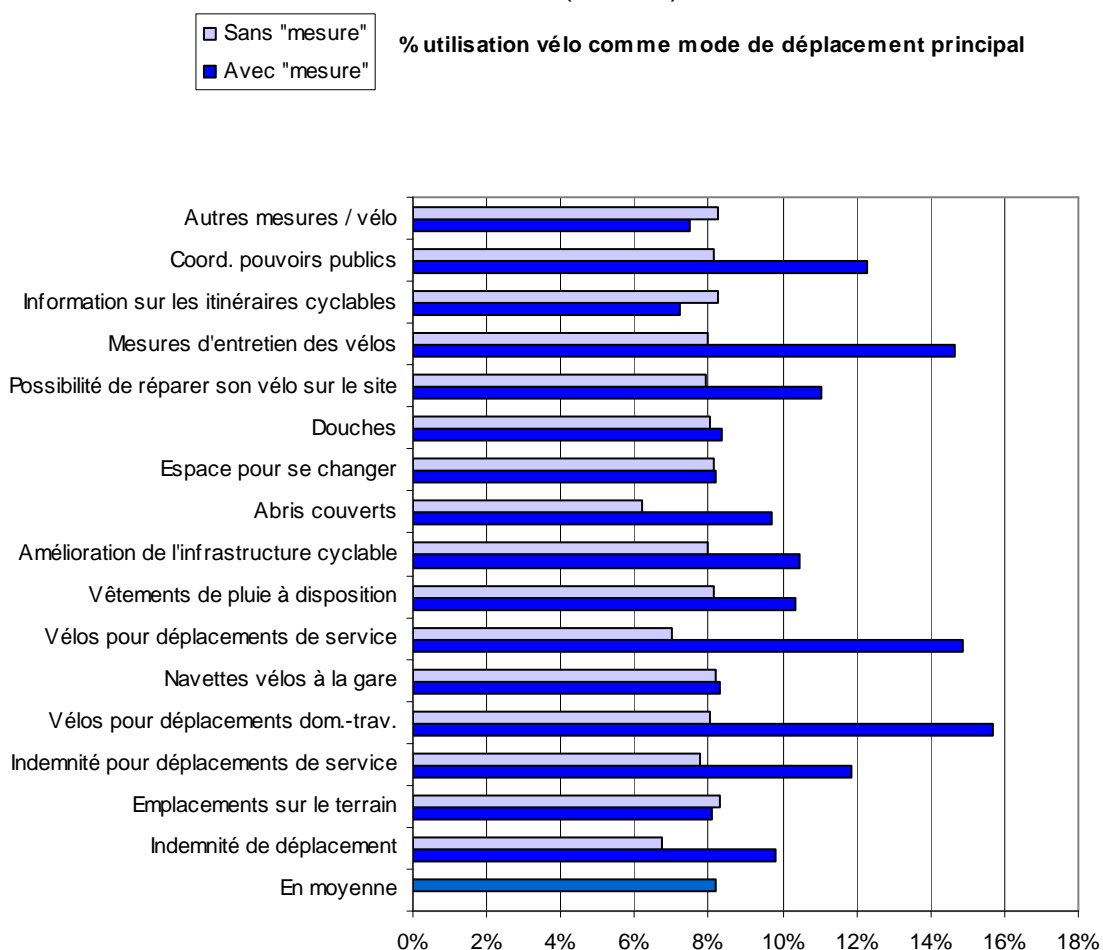
5.1 Données statistiques des enquêtes

La « mesure » la plus efficace pour l'utilisation du vélo semble être... la tradition du vélo et le terrain plat ! La Flandre reste en tête (12,8 % des déplacements), loin devant la Wallonie et Bruxelles (1,5 %). (voir Rapport DDT 2008)

Les autres mesures les plus stimulantes seraient les dispositions pratiques prises sur le site de travail même – qui doublent plus ou moins l'utilisation du vélo – comme :

- la mise à disposition de « vélos de service » (utilisation de 16 % contre 8 % sans ces vélos de service) ;
- les abris à vélos couverts (utilisation de 9,7 % contre 6,2 % sans ces abris) ;
- les possibilités d'entretien des vélos (utilisation de 14,7 % contre 9,7 % sans ces possibilités).

Mis à part les abris couverts, ces mesures sont (encore) très limitées.



Compte tenu de la grande diversité d'utilisation du vélo, il convient de se montrer prudent au moment de juger certaines mesures. La diffusion d'informations sur des itinéraires semble avoir un effet négatif. Ceci est naturellement faux. En fait, cette mesure est surtout appliquée dans la Région de Bruxelles-Capitale, où l'utilisation du vélo est limitée. Lorsque nous examinons cette mesure par région, nous remarquons qu'elle entraîne une hausse de l'utilisation du vélo.

Pour le trajet final, le pourcentage d'utilisation du vélo dans la Région de Bruxelles-Capitale a triplé depuis 2005 pour passer de 0,5 % à 1,6 % (Schaerbeek 6.3 %, Ixelles 3.2 %, par ex.). Cette augmentation est due partiellement au nombre croissant de points de service pour les cyclistes.

5.2 Evolution 2005-2008

Lorsque nous examinons l'évolution entre les mêmes établissements (établissements ayant participé aux enquêtes de 2005 et 2008), nous remarquons une légère croissance de l'utilisation du vélo, qui est passée de 7,7 % en 2005 à 8,1 % en 2008, et ce, même dans les établissements où le taux d'utilisation était déjà très élevé. (voir Rapport DDT 2008)

5.3 Succès

Unité d'établissement	Entreprise Institution	Lieu	Tra-vailleurs	Utilisation voiture 2008 (%)	Utilisation vélo (%)	Evol. depuis 2005 (% utilisation voit.)
2 162 443 764	BRANDWEER	GEEL	43	19	81	-2
2 160 993 912	POLITIEZONE COMPLEX APL	OOSTENDE	306	25	72	13
2 160 619 570	STADSDIENSTEN Centraal	BRUGGE	731	20	62	3
2 160 409 041	STAD BLANKENBERGE	BLANKENBERGE	219	18	61	18

► INFLUENCE de l'INDEMNITE POUR LES DEPLACEMENTS A VELO et de la « CONDITION SPORTIVE »

Le vélo connaît un succès particulier auprès des SERVICES D'INCENDIE de GEEL (mais aussi de Turnhout, Genk, entre autres), et ce, grâce à l'indemnité kilométrique octroyée pour l'utilisation du vélo par les services publics, mais aussi grâce à la mise à disposition de douches, par ex.

Nous avons également remarqué que « les pompiers voulaient conserver leur condition sportive » (sic).

► COMBINAISON VOITURE+VELO avec PARKINGS PERIPHERIQUES et PROMOTION DU VELO

La VILLE DE BRUGES dispose de vélos de service, d'une indemnité vélo et d'un service de réparation. La combinaison voiture+vélo est encouragée afin de préserver le caractère piéton du centre-ville grâce à des parkings périphériques où l'on peut garer sa voiture avant d'effectuer le trajet final en vélo.

Outre la promotion « *Brugge Fietsstad* » (Bruges – Ville du Vélo), d'autres actions destinées à encourager l'utilisation du vélo ont été entreprises comme la campagne « *Ik Kyoto* » (Kyoto, je participe).

► INDEMNITE AUSSI OCTROYEE AUX EMPLOYES SE DEPLAÇANT A PIED

La VILLE DE BLANKENBERGE affiche d'excellents résultats grâce à une indemnité octroyée pour les déplacements domicile-travail non motorisés (déplacements à pied inclus).

6. Meilleures pratiques pour le transport en commun privé

6.1 Données statistiques des enquêtes

Le critère d'organisation du transport en commun privé est l'accessibilité limitée de l'établissement aux transports en commun (dans le port d'Anvers, par ex.) pour des (groupes de) grandes entreprises industrielles (chimie, automobile, acier).

5 % au total des entreprises organisent ce type de transport.

Le transport en commun privé est le moyen de transport principal de 1 % de l'ensemble des travailleurs, c'est-à-dire 7 % des travailleurs des entreprises qui organisent ce service.

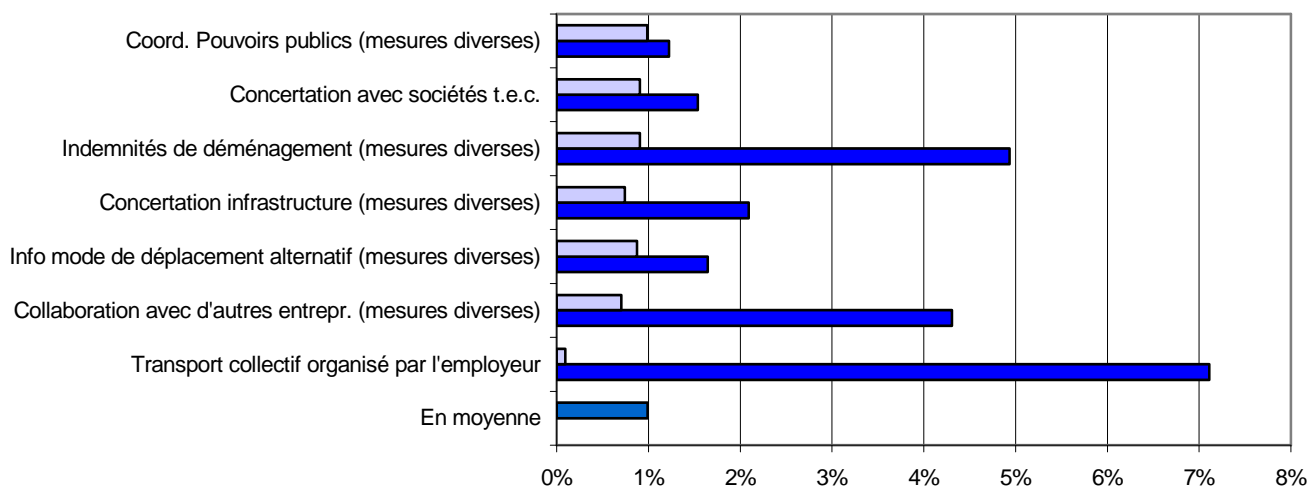
Il est utilisé par env. 1,8 % des travailleurs pour le trajet final (entre la gare et le lieu de travail). Pour 2 entreprises sur 5, ce moyen de transport est uniquement utilisé pour le trajet final, autrement dit sans rechercher les travailleurs à leur domicile.

Ce moyen de transport est utilisé aussi pour les chantiers (hors enquêtes).

Etablissement	Nombre de travailleurs	Travailleurs avec bus privé comme moyen de transport principal	
		(nombre)	(pourcentage)
2101970697 BASF ANTWERPEN NV	3375	1273	37,72%
2003186887 Unit ANTWERPEN ou BAYER	888	606	68,24%
2004639216 VAN HOOL	4227	571	13,51%
2017495476 Unit GENT ou VOLVO CARS	4153	564	13,58%
2038224277 Unit GENK ou FORD WERKE GMBH	5520	494	8,95%
2102035332 Siège central (ex-SIDMAR)	5441	430	7,90%
2144691378 LANXESS	515	422	81,94%

% Transport collectif privé

□ Sans "mesure"
■ Avec "mesure"



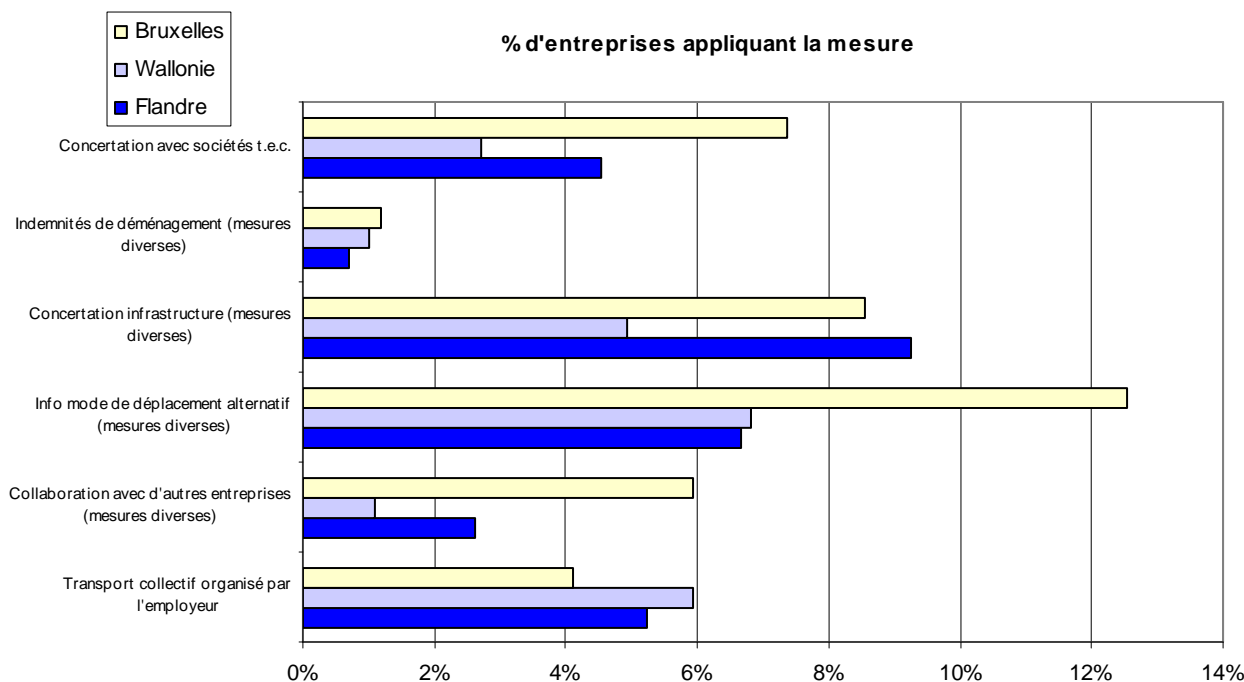
Une deuxième raison à l'origine de l'organisation de ce moyen de transport semble être la collaboration avec d'autres entreprises dans la même situation : le transport privé est ainsi 6 x plus encouragé (de 0,7 % sans collaboration à 4,3 % avec).

La prime de déménagement dont bénéficient les travailleurs qui viennent habiter près de leur lieu de travail est 5 fois plus octroyée dans les entreprises avec transport privé que dans les autres entreprises (4,9 % contre 0,9 %), apparemment

sans lien entre ces mesures. Ceci s'explique peut-être par le fait que les deux mesures servent à attirer de la main-d'œuvre dans les endroits où elle est rare.

Nous remarquons également que les mesures qui peuvent influencer le transport privé sont appliquées de manière très variée en fonction des régions. Toutes les mesures ayant été soumises à concertation sont par exemple plus courantes dans la Région de Bruxelles-Capitale, et ce, probablement en raison du fait que les zones urbaines offrent plus de possibilités et de complexités.

6.2 Evolution 2005-2008



Entre 2005 et 2008, le pourcentage de travailleurs qui utilisent ce moyen de transport principal a diminué de 0,2% env. bien que le nombre d'unités d'établissement organisant ce moyen de transport ait augmenté de 14 %. A Bruxelles, cette possibilité de transport a même été supprimée dans une douzaine d'entreprises tandis que le nombre d'utilisateurs a chuté de 0,4 %.

Cette évolution limitée peut s'expliquer par le coût de ces mesures dans la conjoncture économique de 2008. Le *Vlaams Pendelfonds* institué en 2006-2007 vise à limiter ces frais et encourage la collaboration entre entreprises en ce domaine.

6.3 Succès

Unité d'établissement	Entreprise Institution	Lieu	Travailleurs	Utilisation voiture 2008 (%)	Bus privé 2008 (%)	Evol. depuis 2005	
						% bus privé	% voiture
2 144 691 378	LANXESS	ANTWERPEN	515	0	82	+24	-28
2 026 969 111	unit Dendermonde of IVAKA	DENDERMONDE	172	10	90	+12	-12
2 002 023 778	Unit THIMISTER-CLERMONT of ETABLISSEMENTS JEAN WUS	THIMISTER-CLERMONT	60	27	73	+73	-70
2 003 186 887	Unit ANTWERPEN of BAYER ANTWERPEN	ANTWERPEN	888	26	69	+13	-4
2 143 917 061	FLUXYS INTERVENTIECENTER	SINT-PIETERS-LEEUV	46	39	52	+4	0

► RESEAU PRIVE DE BUS des ENTREPRISES du PORT D'ANVERS

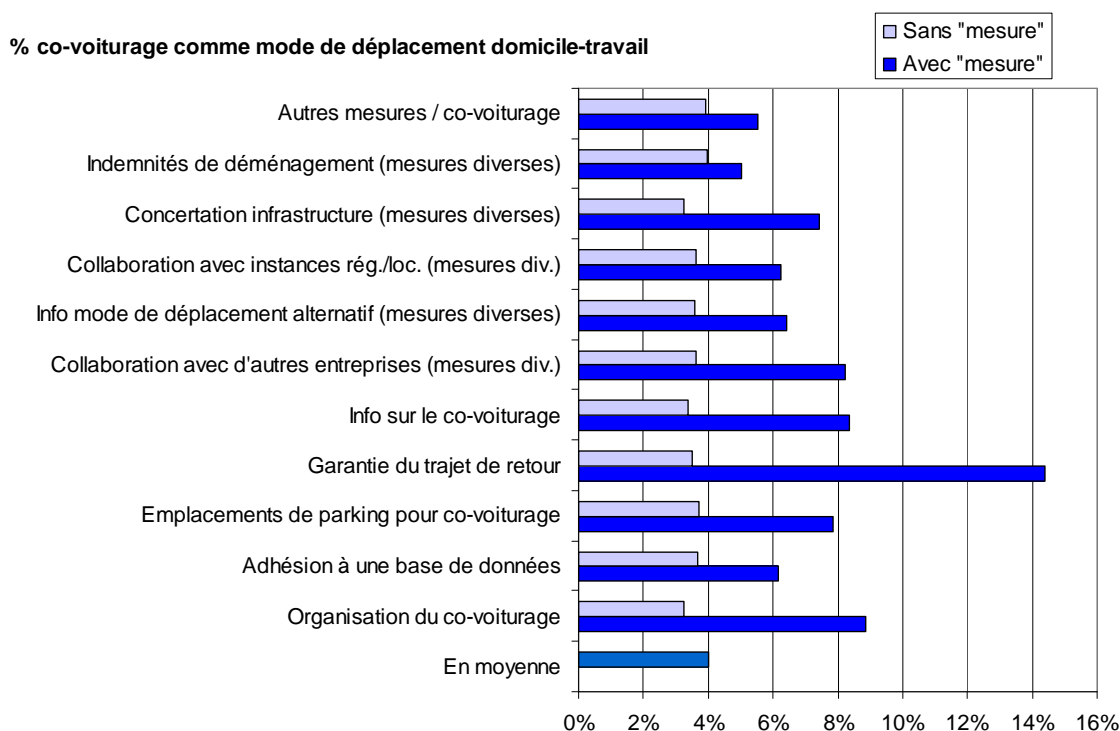
LANXESS, BAYER et une dizaine d'entreprises industrielles du Port d'Anvers ont créé ensemble il y a 30 ans un réseau de bus privés qui dessert les domiciles

des travailleurs. A partir de 2010, le système sera étendu à IBUS (IndustrieBus), une sorte de transport en bus privé-public qui desservira le port.

7. Meilleures pratiques pour le covoiturage

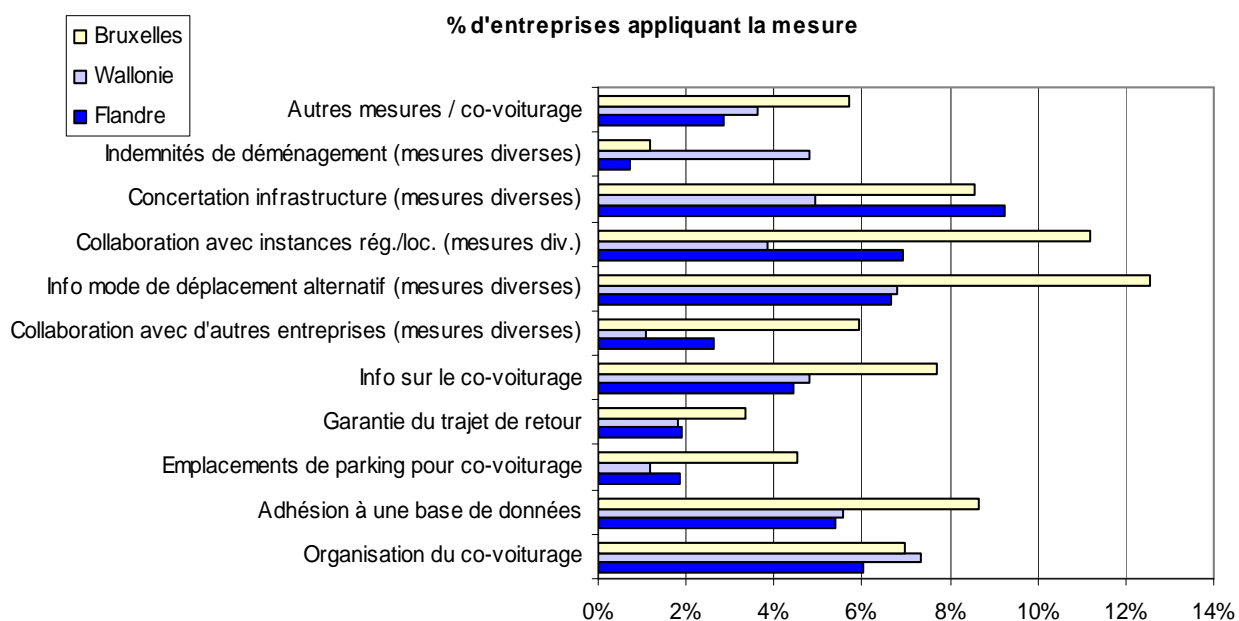
7.1 Données statistiques des enquêtes

Le covoiturage peut bien entendu être pratiqué dans toutes les entreprises pour autant que 2 ou plusieurs travailleurs décident de partager leur(s) voiture(s) pour effectuer les déplacements domicile-travail.



La mesure la plus efficace pour encourager ce type de transport est évidemment l'organisation du covoiturage par l'entreprise elle-même (le pourcentage de participants au covoiturage est passé de 3,2 % à 8,8 %), éventuellement avec connexion à une base de données de covoiturage (TaxiStop).

Si l'organisation peut aussi assurer le trajet de retour au domicile, le covoiturage atteint alors le niveau de croissance le plus important (de 3,5 % à 14,4 %).



Le pourcentage de travailleurs qui utilisent le covoiturage se situe aux environs de 4,5 % (Flandres 4,4 %, Wallonie 4,8 %) avec un succès limité dans la Région de Bruxelles-Capitale (1,9 %). Ce transport est organisé dans 7 % des établissements (Flandre 6,0 %, Wallonie 7,3 %, Région de Bruxelles-Capitale 7,0 %).

7.2 Evolution 2005-2008

L'utilisation du covoiturage a partiellement suivi depuis 2005 l'évolution de l'utilisation de la voiture, connaissant une baisse de 0,5 %. Assez étrangement, le nombre d'unités d'établissement qui l'organisent a connu une hausse de 22 % (Fl. +26 %, W. +22 %, Bru. +10 %). Le nombre de connexions à une base de données de covoiturage a même davantage augmenté (36 %) (Fl. +27 %, W. +51 %, Bru. +47 %).

7.3 Succès

Unité d'établissement	Entreprise Institution	Lieu	Tra-vailleurs	Utilisation voiture 2008 (%)	Co-voiturage 2008 (%)	Evol. depuis 2005	
						% co-voit.	% voit.
2.018.941.469	NV D.S.V.	AARSCHOT	139	9	91	+91	-91
2.008.217.625	BOSTOEN NV/SA	GENT	247	9	90	+90	-90
2.102.974.846	TELEBUSINESS	NIVELLES	110	1	86	+86	-90
2.037.252.297	BATIMENTS ET PONTS CONSTRUCTION	BOITSFORT-WATERMAAL	199	40	58	+58	-52
2.036.150.754	PENDERS & VANHERLE	HEUSDEN-ZOLDER	177	58	35	+35	-39
2.006.053.040	ENTREPRISES KOECKELBERG	CHARLEROI	181	26	72	+27	-26
2.003.522.924	GENERAL MOTORS	ANTWERPEN	2583	33	61	+4	-5

► CREER SA PROPRE BASE DE DONNEES DE COVOITURAGE

GENERAL MOTORS à Anvers, difficilement accessible avec les transports en commun, a créé un système de base de données de covoiturage interne. Ce système doit avant tout son efficacité au fait que les travailleurs sont souvent originaires de la même région.

► ORGANISATION du COVOITURAGE via LES CONTRATS D'ENGAGEMENT

L'entreprise **PENDERS en VANHERLE** basée à Heusden-Zolder (armoires électriques) emploie depuis 2007 un coordinateur de mobilité.

Celle-ci a réussi à organiser le système de covoiturage de manière très efficace à la suite de problèmes de stationnement rencontrés sur le site.

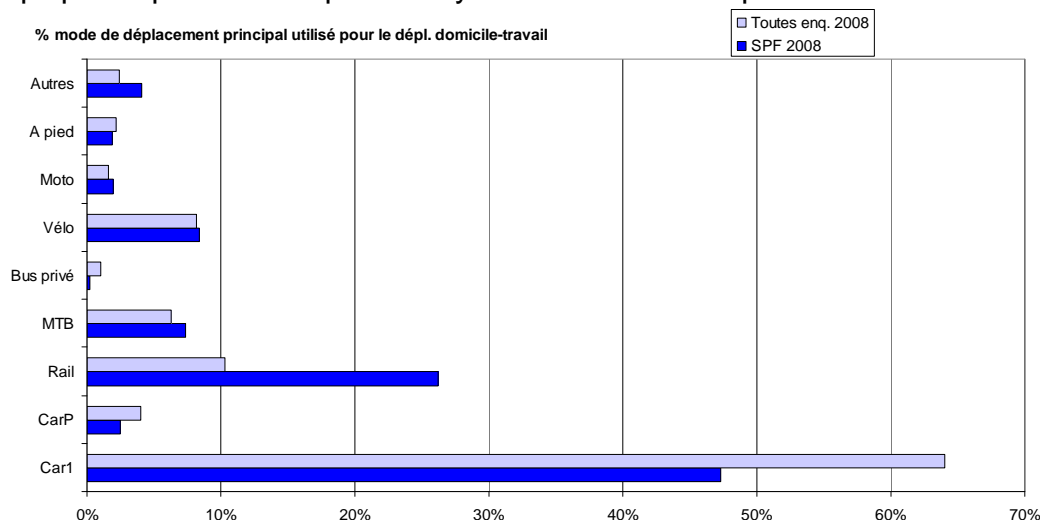
Les conditions de transport par covoiturage – si ce type de transport est souhaité – sont décrites dans le contrat d'engagement (conditions de paiement, personnes concernées, etc.). 24 % des travailleurs ont recours à ce système.

Les participants au covoiturage reçoivent, de la part de l'employeur, une indemnité de déplacement entièrement déductible fiscalement.

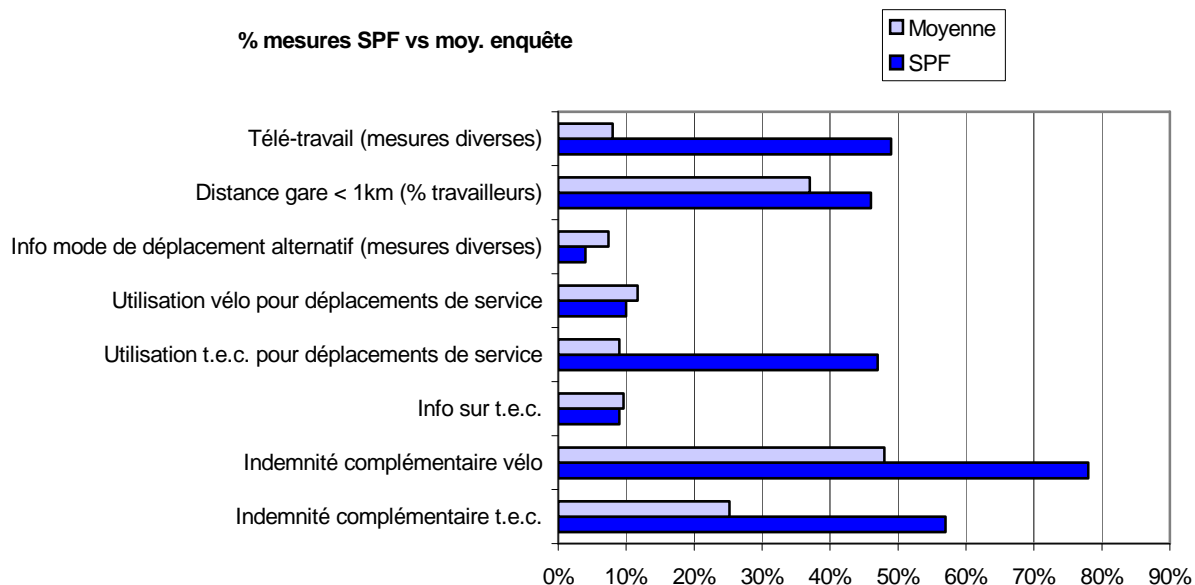
8. Meilleures pratiques auprès des SPF

8.1 Données statistiques des enquêtes

Les Services Publics Fédéraux présentent un tableau statistique des moyens de transport qui paraît plus stable que la moyenne issue des enquêtes.



Cette évolution concerne les services centraux à l'intérieur de la Région de Bruxelles-Capitale (25 372 travailleurs) et les services décentralisés à l'extérieur de Bruxelles (34 633 travailleurs en Flandre et 25 385 en Wallonie, essentiellement dans les domaines des Finances, de la Justice et de la Défense nationale).



Les mesures appliquées en général³ au sein des SPF encouragent toutes les moyens de transport alternatifs. Mis à part l'indemnité supplémentaire pour l'utilisation du vélo et celle des transports en commun dans le cadre des déplacements domicile-travail (qui sont respectivement 1,6 et 2,2 fois plus fréquentes au sein des SPF qu'à l'extérieur des SPF), c'est surtout l'utilisation des transports en commun pour les prestations de services et le télétravail qui est généralisée (respectivement 5,2 et 6 x plus).

Certaines mesures peuvent être renforcées, là où les SPF – comme les autres employeurs - affichent de faibles résultats : l'utilisation du vélo pour les déplacements professionnels et surtout la diffusion d'informations sur les transports en commun.

³ Certaines mesures générales ne sont parfois pas reprises comme «habituelles» dans certains établissement.

8.2 Evolution 2005-2008

Lorsque nous examinons l'évolution entre les mêmes établissements, nous remarquons que durant cette période, les SPF ont fourni d'importants efforts, avec une augmentation des mesures pour les transports alternatifs d'environ 60 % (+59,5 % pour les établissements en Flandre, +67 % pour ceux en Wallonie et +49 % pour ceux de la RBC où certaines mesures existaient déjà en 2005).

La hausse est importante en particulier pour les indemnités supplémentaires pour le vélo (+78 % par rapport à 2005) et les transports en commun (+76 % avec le remboursement général du transport domicile-travail). La croissance est également notable en ce qui concerne les alternatives pour les déplacements de service (indemnité vélo +80 %, transports publics +88 %), et pour le télétravail (+95 %).

8.3 Succès

Unité d'établissement	Entreprise Institution	Lieu	Distance gare < 1 km	travailleurs	Utilisation voiture 2008 (%)	Evol. depuis 2005 % utilisation voit.
2.147.812.701	OFO Opleidingsinst. Fed. Ov. - IFA Inst. Formation fédérale	1000 BRUSSEL	neen	113	7,1	-21
2.146.767.475	Min. v. Landsverdediging - Min. de la Défense nationale	EVERE BRUSSEL	ja	4592	42,0	ca -20
2.152.599.947	FOD Volksgezondheid - SPF Santé Publique	1060 BRUSSEL	ja	988	5,7	-11
2.152.588.762	FOD Mobiliteit-Verv. SPF Mobilité - Transp	HAREN BRUSSEL	neen	69	18,8	-13
2.144.562.310	Regie der Gegouwen VD2 Régie des Bâtiments	ANTWERPEN	neen	50	0,0	-58

► REMBOURSEMENT TRANSPORTS EN COMMUN et TELETRAVAIL

L'IFA-OFO (Institut de Formation de l'Administration Fédérale) situé sur la petite ceinture à Bruxelles se trouve à plus d'1 km des gares, mais obtient d'excellents résultats grâce à l'introduction du remboursement intégral des transports en commun auprès des SPF et au recours au télétravail.

► COORDINATEUR de MOBILITE, COVOITURAGE, NAVETTE si gare éloignée

Au **MINISTERE de la DEFENSE NATIONALE à EVERE** (éloigné de la gare), de nombreuses mesures visant à encourager l'utilisation de moyens de transport alternatifs ont été élaborées. Celles-ci sont dirigées par le coordinateur de mobilité : train, MTB, vélo (douches, vestiaires, abris à vélos couverts), covoiturage (connexion à une banque de données) et même exploitation d'une navette privée qui dessert la gare ; l'utilisation de la voiture a considérablement chuté depuis 2005.

L'établissement de **HAREN du SPF Mobilité et Transports**, peu accessible en transports en commun, a déployé des efforts considérables en vue de proposer des moyens de transport alternatifs : informations sur les transports en commun, propres navettes privées et concertation avec les administrations régionales.

► MESURES pour les CYCLISTES (NAVETTEURS) et ABONNEMENT STIB

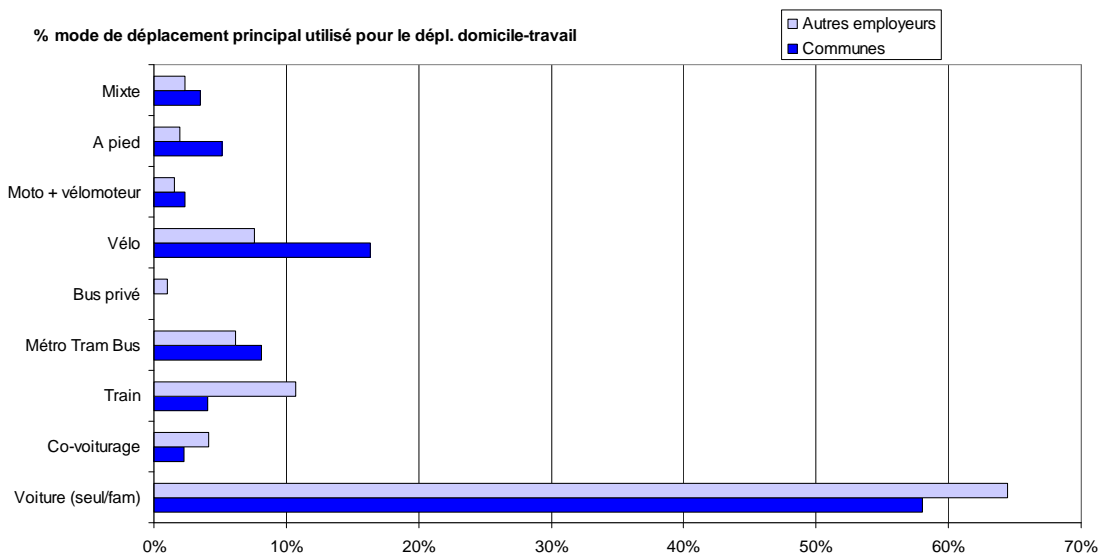
Au **SPF SANTE PUBLIQUE à Saint-Gilles**, l'utilisation de la voiture est réduite au minimum grâce à la situation pratique à deux pas de la gare du Midi, aux mesures destinées aux cyclistes (douches, vestiaires, abris à vélos couverts) et surtout au remboursement des frais de train et de transports en commun.

A la **Régie des Bâtiments à Anvers**, de nombreuses mesures ont été mise en pratique afin d'encourager l'utilisation du vélo (douches, vestiaires, abris à vélos couverts). Une navette qui dessert la gare devrait être organisée pour les travailleurs qui utilisent les transports en commun.

9. Meilleures pratiques dans les villes et les communes

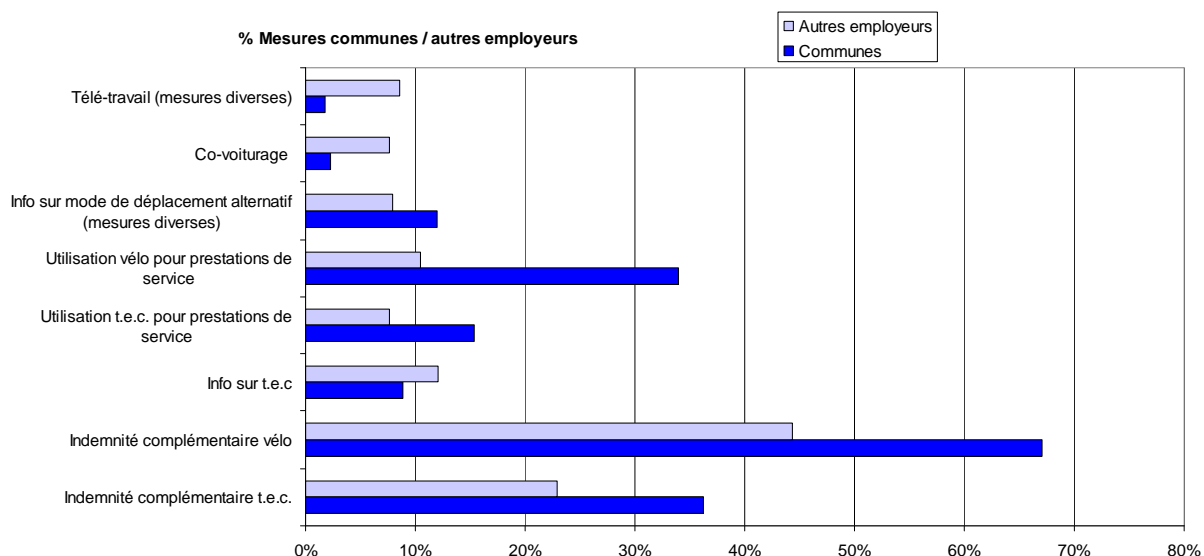
9.1 Données statistiques des enquêtes

A l'instar des Services Publics Fédéraux, les autres administrations présentent un tableau statistique des moyens de transport qui apparaît plus stable que la moyenne issue des enquêtes.



C'est principalement l'utilisation du vélo, la marche et les MTB (métro/tram/bus) qui entrent ici en ligne de compte dans la mesure où les travailleurs habitent généralement la commune et n'ont pas besoin du train.

Les mesures les plus efficaces dans les communes sont dès lors les indemnités pour le vélo et les transports en commun. L'utilisation du vélo pour les déplacements professionnels est presque 3 x plus fréquente que chez les autres employeurs.



9.2 Evolution 2005-2008

Grâce aux différentes règles, l'évolution globale depuis 2005 est très favorable avec une diminution de 7,5 % de l'utilisation de la voiture (contre -1,6 % pour l'ensemble des employeurs) et une augmentation de 8,6 % de l'utilisation du vélo (contre 0,5 %).

9.3 Succès

Unité d'établissement	Entreprise Institution	Lieu	travailleurs	Utilisation voiture 2008 (%)	Evol. depuis 2005 % utilisation voiture
2.165.911.515	STADSDIENSTEN 1184 enz. ANTWERPEN	ANTWERPEN	76	5,4	-36
2.161.220.673	GEMEENTE ST-GILLIS COMMUNE DE ST-GILLES	St-GILLIS - St-GILLES	521	26,1	(-25)
2.159.105.380	GEMEENTE VORST - COMMUNE DE FOREST	FOREST - VORST	412	26,4	-52
2.160.409.041	STAD BLANKENBERGE	BLANKENBERGE	219	17,8	-17
...
2.161.563.539	VILLE DE LA LOUVIERE Adm. Communale	LA LOUVIERE	313	60,9	-10

► **ABONNEMENT gratuit durant les travaux + mesures de stationnement**

La **VILLE D'ANVERS** dispose depuis quelques années d'une équipe de mobilité qui a notamment contribué à une croissance de l'utilisation du train de 7,2 % entre 2005 et 2008 et à l'augmentation de l'utilisation du vélo, déjà très élevée, qui est passée de 21 % à 29 %.

Durant les travaux effectués sur le Ring en 2004-2005, les membres du personnel ont reçu un abonnement gratuit pour les transports en commun. A la fin des travaux, l'intervention de la commune dans l'abonnement est passée de 60 % à 80 % ; de nombreux fonctionnaires continuent de prendre les transports en commun. La création de bandes réservées aux bus sur l'E313 et l'E19, tout comme l'instauration du stationnement payant dans le centre-ville, ont également contribué à ce succès.

► **Les EMPLOYES qui se déplacent A PIED bénéficient d'une contribution pour l'ACHAT OU REPARATION DES SEMELLES DE CHAUSSURES**

Les **fonctionnaires de la commune de SAINT-GILLES** (Région de Bruxelles-Capitale) sont nombreux (36 %) à habiter dans la commune même. La mobilité est coordonnée par un coordinateur de mobilité ; les mesures existantes concernent l'utilisation du vélo (contribution financière, abris à vélos sécurisés et couverts, douches et vestiaires) et les transports en commun (frais de transport entièrement remboursés, diffusion d'informations, concertation).

Les fonctionnaires qui se rendent au travail à pied sont encouragés à poursuivre dans ce sens grâce à une contribution de 30 € par an destinée à l'achat ou à la réparation de leurs semelles de chaussures.

► **ABONNEMENT TEST «TRY-PASS» d'un mois**

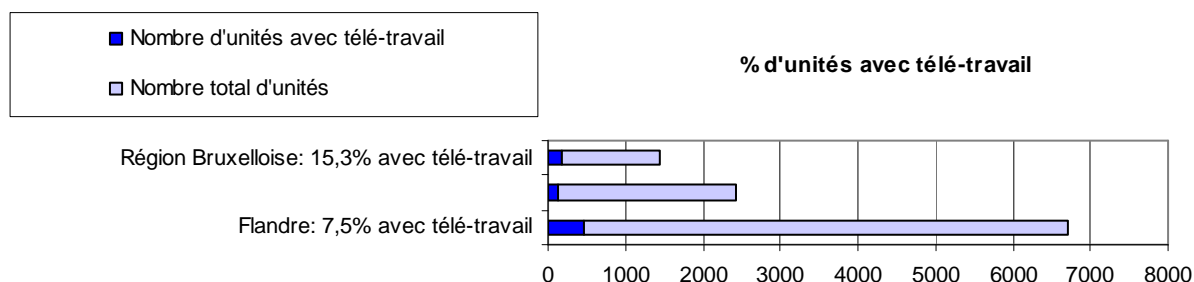
La **COMMUNE DE FOREST** (Région de Bruxelles-Capitale) a également élaboré des mesures favorisant l'utilisation du vélo (contribution financière, vélo pour déplacements professionnels...) et a accès à une base de données de covoiturage.

L'abonnement Try-Pass a été introduit afin d'informer les membres du personnel des possibilités des transports en commun. Grâce à cet abonnement, les travailleurs peuvent, pendant un mois, tester gratuitement les transports en commun afin de déterminer quel serait au final, pour eux, le meilleur moyen de se rendre au travail.

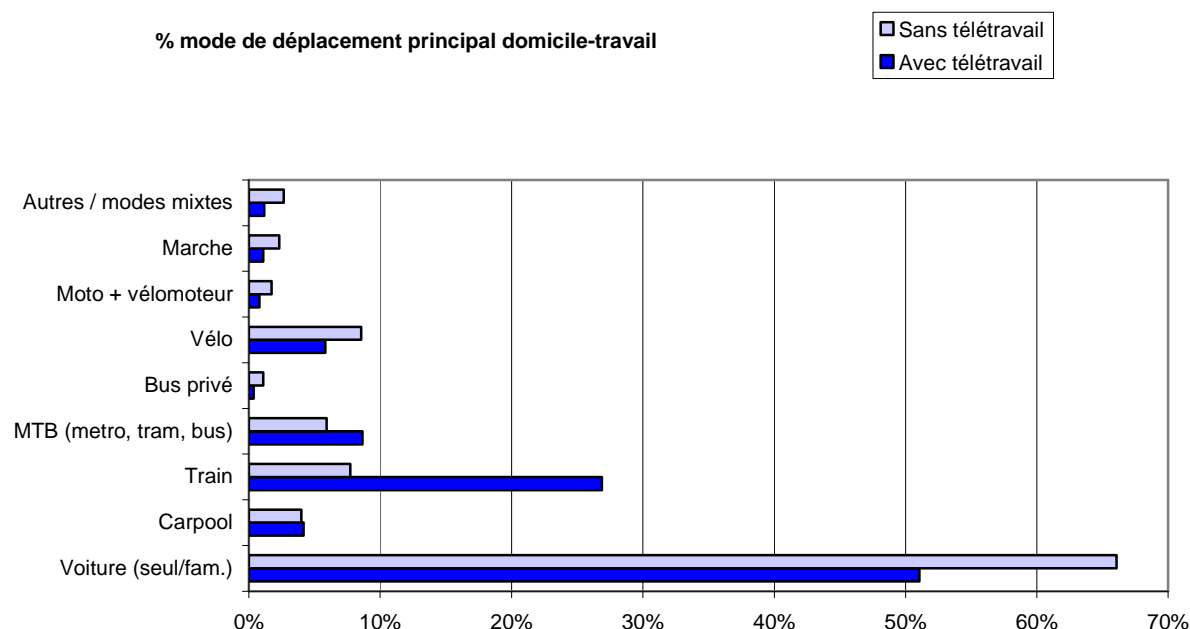
10. Meilleures pratiques pour le télétravail

10.1 Données statistiques des enquêtes

Le recours au télétravail dans les entreprises n'est pas réparti de manière homogène dans le pays : le télétravail concerne 15,3 % des enquêtes menées dans la Région de Bruxelles-Capitale, à peine la moitié de ce pourcentage en Flandre (7,5 %) et un tiers en Wallonie (5,6 %).



Les conséquences du télétravail sur les modes de transport ne sont pas faciles à définir à partir des enquêtes. Les moyens de transport des « télétravailleurs » sont énumérés dans l'enquête avec ceux des autres travailleurs sans savoir si ceux-ci sont avant tout des automobilistes ou des utilisateurs du train. Le fait que le nombre d'utilisateurs de la voiture soit moins élevé lorsqu'il y a possibilité de télétravail s'explique par le nombre important d'entreprises ayant recours au télétravail et implantées dans la région de Bruxelles-Capitale, où l'utilisation de la voiture est déjà minime.



On peut toutefois supposer logiquement que les télétravailleurs font généralement partie du groupe de travailleurs dont le domicile se situe loin du lieu de travail. Dans la Région de Bruxelles-Capitale, cela correspond à 50 % d'automobilistes et à 50 % d'utilisateurs du train, avec un avantage important à tous les niveaux pour une mobilité plus durable.

10.2 Evolution 2005-2008

La croissance du télétravail, qui est passée de 5,5 % à 8 % depuis 2005, est en effet notable. Le télétravail a pratiquement doublé en Wallonie (qui reste derrière Bruxelles et la Flandre) en passant de 2,9 % à 5,6 %, et augmenté d'environ 50 % en Flandre (de 5,3 % à 7,5 %) et dans la Région de Bruxelles-Capitale (de 11,6 % à 15,3 %).

Il est à noter que la taille des unités d'établissement qui ont recours au télétravail diminue : celle-ci est passée de 292 travailleurs/établissement en 2005 (pour 486 établissements) à 245 travailleurs/établissement en 2008 (pour 785 établissements).

10.3 Succès

Plusieurs exemples représentatifs ont été sélectionnés dans les établissements qui ont recours au télétravail et qui affichent des chiffres peu élevés en ce qui concerne l'utilisation de la voiture.

Unité d'établissement	Entreprise Institution	Lieu	travailleurs	Utilisation voiture 2008 (%)	Evol. depuis 2005 % utilisation voit.
2.153.244.404	BELGACOM	KORTRIJK	231	7,4	-41
2.153.240.642	BELGACOM	EVERE	350	4,9	-22
2.102.974.252	BELGACOM	LIBRAMONT-CHEVIGNY	219	1,8	+1
2.002.978.437	TOTAL BELGIUM	BRUXELLES-BRUSSEL	313	37,9	-19

► TELETRAVAIL avec flexibilité, organisation et capacité d'invention

Le télétravail est monnaie courante chez **BELGACOM Courtrai, Evere, Libramont.**

Le travailleur jouit de beaucoup de flexibilité, avec différentes formes et fréquences de travail, et le télétravail reste conforme à des schémas de travail qui ont fait l'objet de discussions et de décisions pour chaque service. Il est possible, par exemple :

- d'adapter le télétravail en fonction des conditions de travail ;
- de télétravailler une partie de la journée et de se rendre au bureau en dehors des heures de pointe ;
- de « télétravailler » dans des bureaux décentralisés (« postes de travail ») plus proches du domicile.

Certaines conditions assurent la coordination indispensable du travail, en veillant, par ex. à ce que les télétravailleurs respectent des heures de travail fixes, etc.

► TELETRAVAIL + AUTRES MESURES avec INFLUENCE COMMUNE

Chez TOTAL BELGIUM, le nombre d'utilisateurs de la voiture a baissé de 19 % depuis 2005. Grâce au système du tiers payant, les abonnements de MTB et de train sont entièrement remboursés.

Le recrutement de travailleurs fraîchement diplômés qui habitent souvent dans la région de Bruxelles a entraîné une diminution du nombre d'utilisateurs de la voiture.

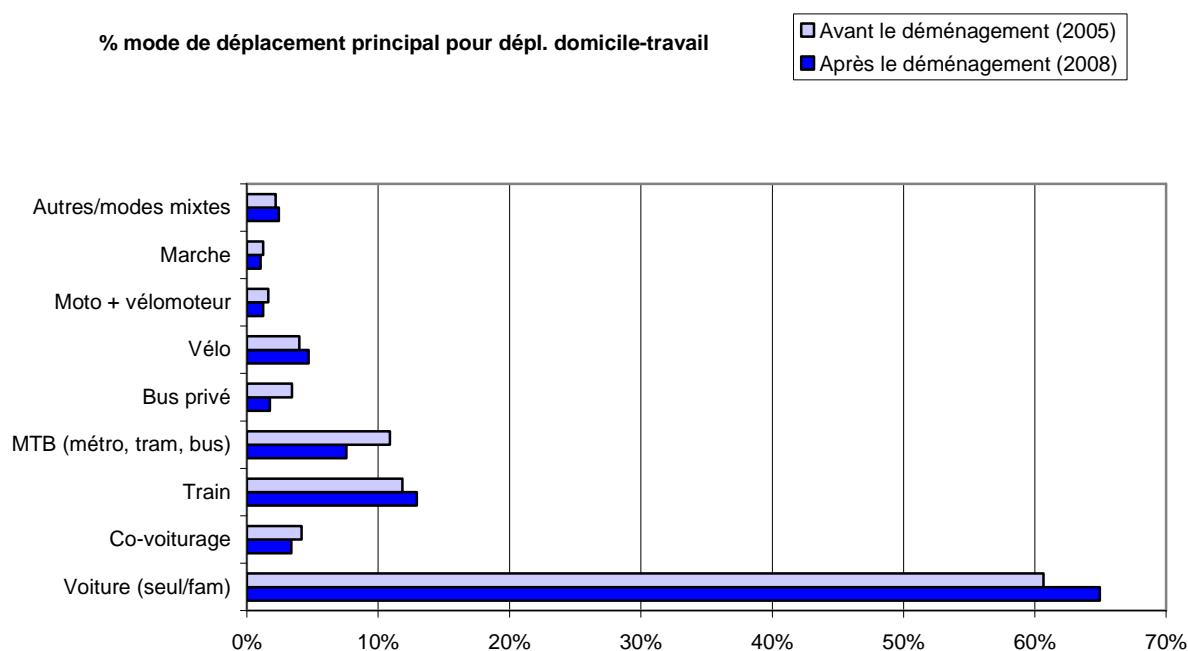
Le télétravail et la possibilité de travailler de temps à autre à domicile sont deux des nombreuses mesures (parmi lesquelles les primes pour le transport à vélo, la connexion à une banque de données de covoiturage) qui certes, prises séparément, ne sont pas de grands succès, mais qui, une fois combinées, permettent de réduire l'utilisation de la voiture.

11. Meilleures pratiques lors du déménagement d'unités d'établissement

11.1 Données statistiques des enquêtes

Depuis le diagnostic de 2005, 273 unités d'établissement ont déménagé. Ce chiffre inclut uniquement les déménagements des unités d'établissement complètes, avec conservation du numéro BCE. Sont donc exclus : les fusions de différents établissements, les reprises par d'autres entreprises avec attribution d'un nouveau numéro BCE et les déménagements partiels qui ne peuvent pas être déterminés au moyen des données disponibles.

La comparaison des modes de transport est uniquement possible pour 194 établissements pour lesquels une enquête avait été présentée en 2005. On remarque de manière générale que l'utilisation de la voiture, du train et du vélo a augmenté (respectivement et relativement de +7,1 %, +9,6 % et +18 %), tandis que celle du métro-tram-bus et les déplacements à pied ont diminué.



Ces chiffres contradictoires sont la conséquence de différentes influences.

D'une part, les unités d'établissement qui ont déménagé sont plus éloignées des gares que les anciens établissements. A la suite du déménagement, le nombre d'établissements situés à moins d'1 km de la gare est passé de 98 à 85 sur 273 (de 36 % de 31 %). La distance domicile-travail est également légèrement à la hausse, en passant de 23,2 km à 24 km à vol d'oiseau. Les nouveaux établissements sont donc souvent situés à l'extérieur des anciennes zones d'habitation et de travail et, par conséquent, plus difficiles d'accès avec les transports en commun.

Toutefois, si nous comparons ces chiffres avec le nombre de travailleurs, la conclusion est tout autre. Le nombre de travailleurs dont le lieu de travail se trouve à moins d'1 km de la gare a augmenté entre 2005 et 2008 de 37 % à 47 %. Ce qui signifie que les établissements comptant de nombreux travailleurs tentent généralement de trouver un nouveau site plus proche de la gare.

11.2 Succès

Entreprise	KBO_unit	KBO_comp	Trav. 2005/2008	Km dom.-trav. 2005/2008	Utilisation voiture %	Utilisation Train+MTB %
TVI	2.032.417.244	428.201.847	302 -> 389	18,7 -> 20,8	91% -> 84%	5% -> 9,3%
ALCATEL-L. B.	2.104.386.690	404.621.642	1654 -> 1596	27,9 -> 28,3	67% -> 45%	13,5% -> 46,5%

► **DEMENAGEMENT SUR UN SITE PLUS PROCHE DU TRAIN/TRAM avec infos sur les transports en commun**

L'entreprise TVI (RTL) à Bruxelles a quitté l'Avenue Ariane (1200 Woluwe) pour s'installer à l'Avenue Georgan (1030 Schaerbeek). Celle-ci est désormais plus proche de la gare, se situe à un carrefour important du réseau urbain et est plus facilement accessible en vélo ou en moto. Le pourcentage (encore peu élevé) des moyens de transport durables a connu une légère hausse : de 5 % à 9,3 % pour les MTB et le train, de 2,3 % à 5,4 % pour le vélo et la moto, et enregistre une faible baisse de l'utilisation de la voiture (famille ou covoiturage) de 91 % à 84 %.

Les transports en commun pour les déplacements domicile-travail sont totalement remboursés mais cette mesure va de pair avec la diffusion d'informations sur ces modes de transport. Les temps de déplacement importants et les horaires de ces transports qui ne correspondent pas toujours aux horaires de travail suscitent un certain mécontentement.

Des mesures visant à encourager l'utilisation du vélo ont été lancées. Parmi celles-ci, citons les abris à vélo sécurisés et couverts, les douches et les vestiaires. La sécurité des pistes cyclables reste un souci (croisement avec le site propre de la ligne de bus par ex.), ce qui montre que la concertation avec les gestionnaires de voirie doit être constamment améliorée.

► **DEMENAGEMENT A PROXIMITE DE LA GARE, avec concertation sur les voies d'accès**

L'entreprise ALCATEL-LUCENT BELL à Anvers a quitté la Wellesplein pour s'installer sur la Copernicuslaan, à deux pas de la gare centrale (500 m), qui constitue également un carrefour pour les transports urbains. Le pourcentage des utilisateurs de voiture a fortement diminué (de 67 % à 45 %) tandis que celui des utilisateurs des transports en commun s'est nettement accru en passant de 13,5 % à 46,5 %.

L'établissement propose des mesures destinées à encourager l'utilisation du vélo telles que des abris à vélo sécurisés et couverts, des douches et des vestiaires. Par ailleurs, une concertation a régulièrement lieu avec les autorités locales responsables des voies d'accès (aussi pour les cyclistes) qui conduisent à l'unité d'établissement afin de sécuriser davantage le trafic sur ces voies.

12. COLOPHON

Diagnostic fédéral des déplacements domicile-travail

c/o SPF Mobilité et Transports - DGMSR
Direction Mobilité
Rue du Progrès, 56
1210 Bruxelles

e-mail enquetewwv@mobilite.fgov.be

Secrétariat 02 / 277.38.75 et 02 / 277.38.80

Peter Andries 02 / 277.38.90

Willy Geeraerts 02 / 277.38.91

Gilles Labeeuw 02 / 277.38.97

Bart Thys 02 / 277.39.50