

> Conseillers en mobilité et coordinateurs de mobilité

ANALYSE DES PHASES 2 DES PLANS DE DEPLACEMENTS D'ENTREPRISES

Etat des lieux de la gestion de la mobilité dans les grandes entreprises bruxelloises



Version avril 2010

Plus d'infos :
www.bruxellesenvironnement.be
> professionnels
> Mobilité

info@environnement.be
02 775 75 75

ÉCO
MOBILITÉ



BRUXELLES ENVIRONNEMENT
IBGE - INSTITUT BRUXELLOIS POUR LA GESTION DE L'ENVIRONNEMENT



ANALYSE DES PHASES 2 DES PLANS DE DEPLACEMENTS D'ENTREPRISES

*Etat des lieux de la gestion de la mobilité des grandes entreprises
bruxelloises*

TABLE DES MATIERES

1.	INTRODUCTION	3
2.	METHODOLOGIE	4
3.	EVOLUTION DES MESURES PRISES EN PHASE 1 ET 2	5
4.	INFLUENCE DE LA TAILLE DES ENTREPRISES	7
5.	INFLUENCE DE LA LOCALISATION ET DE L'ACTIVITE DE L'ENTREPRISE	8
6.	ANALYSE PAR TYPE DE MESURE	9
6.1.	Les mesures générales.....	9
6.2.	Les remboursements des modes alternatifs à la voiture	11
6.3.	L'information.....	15
6.4.	Les déplacements professionnels.....	17
6.5.	Les transports en commun.....	20
6.6.	Le vélo.....	20
6.7.	Le covoiturage.....	20
7.	OBJECTIFS DE REPORT MODAL	22
8.	CONCLUSION	23

CONTENU

Les plans de déplacements d'entreprises sont obligatoires en Région de Bruxelles-Capitale pour les entreprises occupant plus de 200 travailleurs sur un site. Cette obligation est gérée par une cellule de suivi composée de Bruxelles Environnement – IBGE et de Bruxelles Mobilité – AED. Le plan de déplacements est réalisé en 2 phases distinctes et est ensuite actualisé. Ce rapport analyse les phases 2 de l'obligation, c'est-à-dire les plans d'actions. Il décrit l'évolution des mesures mises en place entre la phase 1 et la phase 2 et analyse par mesure l'influence de certains paramètres – tels que la taille de l'entreprise, le secteur d'activités et l'accessibilité du site – sur le choix de l'entreprise de l'adopter. Enfin sont discutés les objectifs de report modal que les entreprises se sont fixés dans leurs plans d'actions.

OBJECTIF

Ce rapport a comme objectif de faire un état des lieux de la gestion de la mobilité dans les grandes entreprises bruxelloises : les tendances depuis le début de l'obligation (2004-2005), les mesures prises et les paramètres qui influencent leur adoption par l'entreprise.

PUBLIC-CIBLE

Professionnels: coordinateurs de mobilité, responsables environnement
Gestionnaires de la mobilité, chercheurs dans le domaine de la mobilité de entreprises.



1. INTRODUCTION

Le processus des plans de déplacements d'entreprise en Région Bruxelloise, entamé le 1 juillet 2004, est à présent bien avancé. Pour rappel, toutes les entreprises occupant plus de 200 travailleurs sur un même site ont l'obligation de réaliser un plan de déplacements d'entreprise. Celui-ci se compose de trois phases :

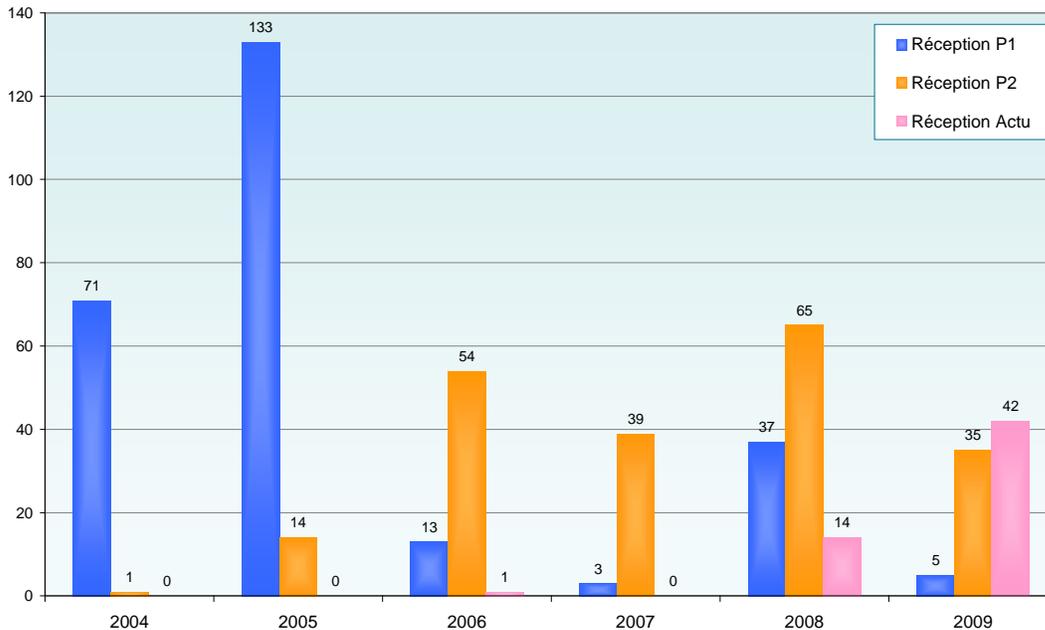
La première phase est un diagnostic des déplacements générés par l'entreprise. Un bilan de ces diagnostics a déjà été effectué. On peut le consulter sur le site Internet de Bruxelles Environnement (*État des lieux de la mobilité dans les grandes entreprises bruxelloises - Analyse des plans de déplacements, Bruxelles Environnement, mars 2008 - [voir ce lien](#)*).

La deuxième phase consiste pour l'entreprise à réaliser un **plan d'actions**, dans lequel elle va déterminer quelles mesures seront mises en place ou seront améliorées dans le but de rendre plus durable la mobilité générée par son activité.

La troisième phase, encore appelée phase d'actualisation, est une mise à jour des phases 1 et 2, donc du diagnostic et du plan d'actions. Elle est essentielle car elle permet de voir l'évolution de la mobilité et l'impact des mesures prises.

A ce stade¹, 262 phases 1 ont été remises. Parmi ces sites, 208 ont pour l'instant rentré leur phase 2 (80%). Enfin, 57 sites ont déjà complétés leur phase d'actualisation.

Figure 1. Nombre de plans ventilés par année et par phase



Le nombre de phases 2 (plan d'actions) est maintenant suffisamment important pour en réaliser un bilan. C'est l'objet du présent document. Le contenu des 208 phases 2 a pour ce faire été encodé (voir point suivant). Au total, près de 200.000 travailleurs, sur les 680.000 que compte la Région bruxelloise, sont touchés par ces plans d'actions.

Ce rapport décrit l'évolution des mesures mises en place entre la phase 1 et la phase 2 et analyse par mesure l'influence de certains paramètres – tels que la taille de l'entreprise, le secteur d'activités et l'accessibilité du site – sur le choix de l'entreprise de l'adopter ou non. Enfin sont discutés les objectifs de report modal que les entreprises se sont fixés dans leurs plans d'actions.

¹ Chiffres de novembre 2009



2. METHODOLOGIE

Le formulaire de phase 2, que les entreprises doivent compléter, contient la très grande majorité des mesures qui peuvent être prises dans le cadre d'un plan de déplacements. Pour chacune de ces mesures, deux informations doivent être fournies :

- La mesure est elle existante : OUI ou NON
- La mesure est elle planifiée : OUI ou NON

4 combinaisons sont donc possibles :

Existante	Planifiée	Description
NON	NON	La mesure n'est ni existante, ni planifiée
OUI	NON	La mesure est déjà existante lors de l'établissement de la phase 2. Rien n'est planifié la concernant. Ceci ne signifie pas pour autant qu'elle sera abandonnée !
NON	OUI	La mesure n'est pas existante mais est planifiée dans le cadre du plan d'actions.
OUI	OUI	La mesure est existante au moment où la phase 2 est réalisée. De plus, quelque chose est planifié concernant cette mesure. Ceci est par exemple le cas d'un parking vélo qu'on agrandit.

Quelques mesures sont cependant sous forme numérique : les remboursements des transports en commun (en % du prix de l'abonnement) et le montant de la prime vélo/piéton (en € par km ou par mois).

Autre précision importante : l'absence d'information a été assimilée à l'absence de mesure, à savoir un **NON**.



3. EVOLUTION DES MESURES PRISES EN PHASE 1 ET 2

La Figure 1 montre pour chaque mesure la proportion de plan d'actions (phases 2) pour lequel la mesure est existante (OUI/NON), planifiée (NON/OUI), enfin existante et planifiée (OUI/OUI).

La proportion de sites ayant déjà adopté la mesure au moment de l'établissement de la phase 1 a été rajoutée au graphique en pointillé bleu. Ceci ne concerne que 14 mesures principales (les seules encodées en phase 1).

On remarque que le nombre sites qui ont implémenté des mesures a augmenté entre les phases 1 et 2. Pour certaines mesures, le nombre d'adhérents a même plus que doublé. Globalement il s'agit d'une augmentation d'un facteur 1,6.

Ceci montre que les entreprises n'ont pas attendu l'établissement de leur phase 2 pour mettre en place des actions. Ceci peut s'expliquer par le laps de temps relativement long qui a pu s'écouler entre la remise des deux formulaires et par le fait que la promotion des mesures auprès des entreprises a commencé dès le début de l'obligation.

Le tableau ci-dessous montre que les mesures qui ont le plus augmenté entre les deux phases sont les suivantes:

- l'adhérence à une **base de données covoiturage** ou son développement en interne (de 7% à 21%)
- l'établissement d'un **plan d'accès** multimodal (de 26% à 68%)
- la mise à disposition de **vélos de service** (de 9% à 25%)
- le **remboursement à 100% des abonnements** de transports publics (qui ont plus que doublé pour la STIB, les TEC et De Lijn)
- la désignation d'un **coordinateur mobilité** (de 28% à 52%)

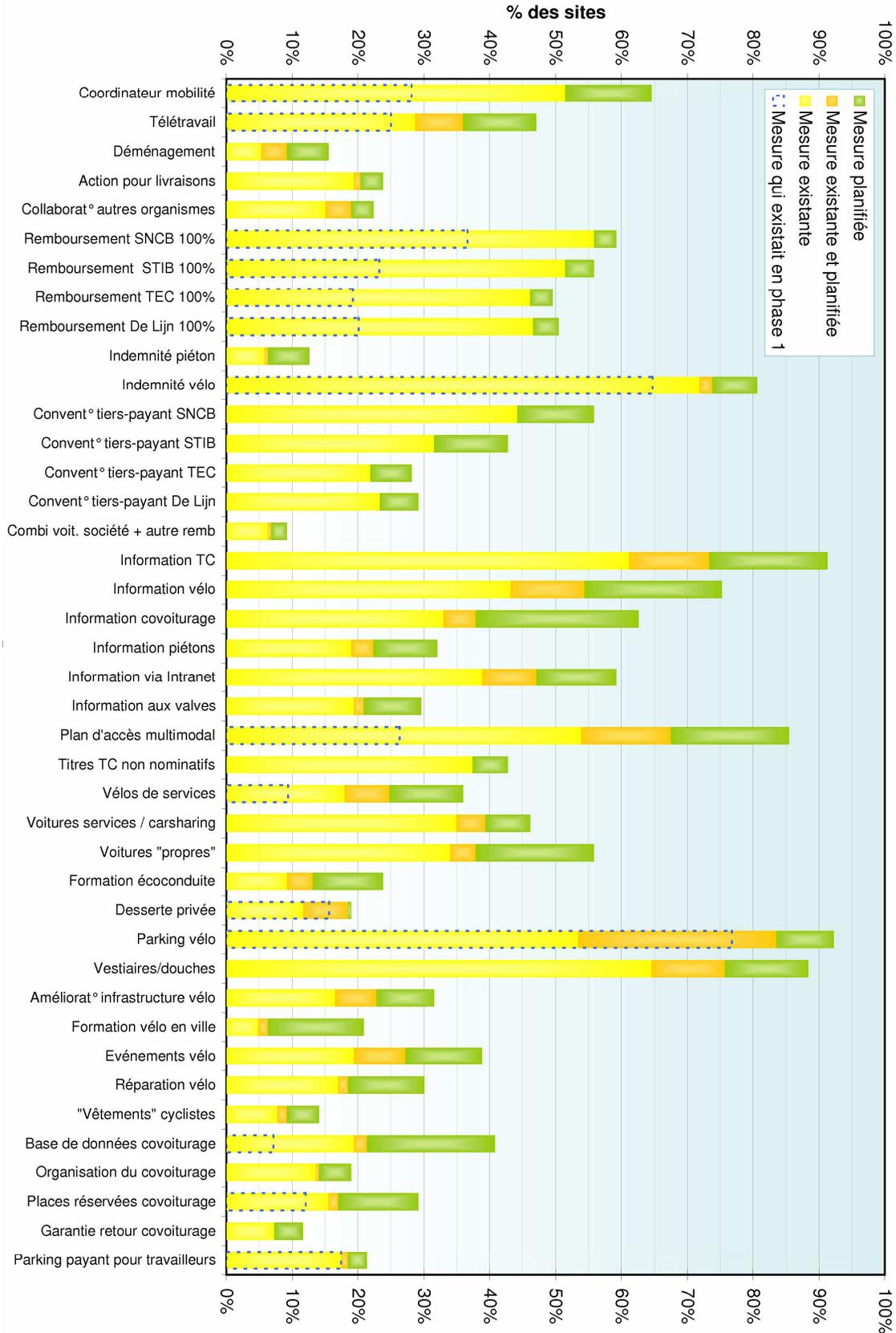
Au moment de l'introduction de la phase 2, la mise à disposition d'un parking vélos était toujours la mesure la plus mise en place, suivie de près par les douches et vestiaires accessibles aux cyclistes, l'indemnité vélo, la diffusion d'informations au sujet des transports publics et le plan d'accès multimodal. Par ailleurs, plusieurs sites se sont engagés dans leur plan d'actions à mettre ces mesures en place, ce qui fera en sorte que ces 5 mesures seront prises dans plus de 80% des sites.

Tableau 1. Evolution des mesures existantes entre la phase 1 et 2 pour 14 mesures

	Mesure existante Phase 1	Mesure existante Phase 2	Ratio P2/P1
Parking vélo	76,8%	83,5%	1,1
Indemnité vélo	64,7%	73,8%	1,1
Remboursement SNCB 100%	36,6%	55,8%	1,5
Coordinateur mobilité	28,1%	51,5%	1,8
Plan d'accès multimodal	26,3%	67,5%	2,6
Télétravail	25,0%	35,9%	1,4
Remboursement STIB 100%	23,2%	51,5%	2,2
Remboursement De Lijn 100%	20,1%	46,6%	2,3
Remboursement TEC 100%	19,2%	46,1%	2,4
Parking payant pour travailleurs	17,4%	18,4%	1,1
Desserte privée	15,6%	18,4%	1,2
Places réservées covoiturage	12,1%	17,0%	1,4
Vélos de services	9,4%	24,8%	2,6
Base de données covoiturage	7,1%	21,4%	3,0
Total	27,3%	43,7%	1,6



Figure 2. Les mesures prises et planifiées en phase 2 et les mesures prises en phase 1



4. INFLUENCE DE LA TAILLE DES ENTREPRISES

La Figure 3 illustre le fait que les grandes entreprises prennent de manière générale plus de mesures dans leur plan d'actions que les petites entreprises. Si on se reporte à la catégorie « TOTAL » du graphique, qui est la moyenne des 15 mesures reprises dans le graphique, on voit une différence très nette entre la catégorie de 200 à 499 travailleurs et la catégorie 2000 travailleurs et plus, dans laquelle on prend en moyenne 20% de mesures supplémentaires (57% contre 38% dans la première).

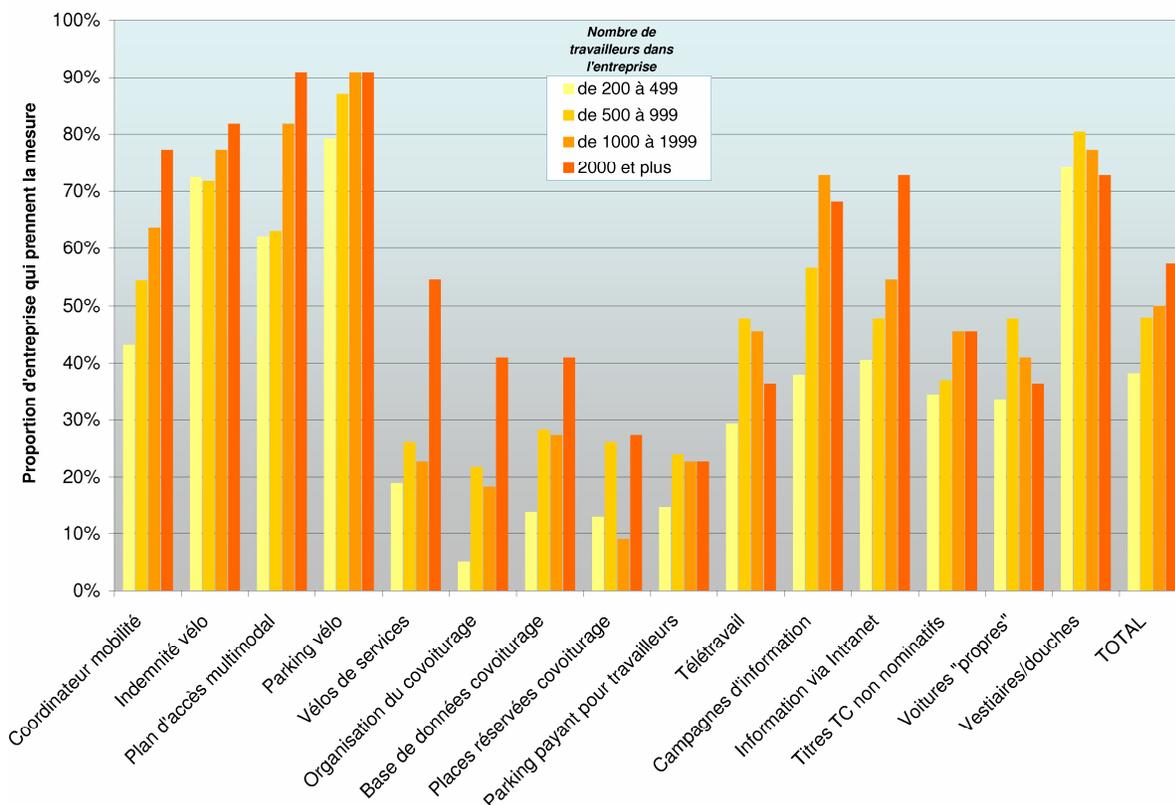
Cette situation résulte de plusieurs facteurs :

- Les grandes entreprises génèrent une mobilité plus importante ce qui peut être la cause de différents problèmes. Elles ont donc mieux compris l'intérêt de mettre en place un plan de déplacements ambitieux.
- La mise en place d'un plan de déplacements d'entreprise nécessite un investissement en ressources humaines que les petites structures ont plus de mal à concéder.
- Certaines mesures ont plus d'intérêt à être mises en place dans les grandes structures (effet de taille)

L'influence de la taille de l'organisme est plus marquée pour certaines mesures. Parmi les principales, on note : la nomination d'un coordinateur mobilité, l'existence d'un plan d'accès multimodal, les vélos de service, l'organisation du covoiturage, une base de données covoiturage, la diffusion d'informations auprès des travailleurs.

D'autres mesures son relativement insensibles à la taille de l'organisme : l'indemnité vélo, le parking vélo, les douches/vestiaires, le télétravail ou encore les voitures « propres ».

Figure 3. Les mesures prises en fonction de la taille de l'entreprise



5. INFLUENCE DE LA LOCALISATION ET DE L'ACTIVITE DE L'ENTREPRISE

Tout comme la taille de l'entreprise, la localisation de celle-ci et son type d'activité peuvent avoir une influence sur les mesures prises dans les plans d'actions.

Pour synthétiser la localisation d'une entreprise, nous avons divisé la Région de Bruxelles-Capitale en 4 « zones d'accessibilité » en fonction de leur desserte par les transports en commun².

Nous avons également classé les entreprises en secteurs d'activité. Les secteurs ne comportant que quelques organismes ont été regroupé (catégorie « Autres ») car ils n'étaient pas représentatifs.

Le tableau ci-dessous représente la proportion de mesures prises parmi un panel de 15 mesures (les même que celle reprises dans la [Figure 3](#)). Les abréviations qui apparaissent à coté des secteurs d'activité seront utilisées dans tout le reste du document.

Aucun type de localisation ne se démarque : la proportion de mesures prises est très similaire pour les 4 zones d'accessibilité. Il n'y a donc pas de type d'implantation qui pousserait les entreprises à prendre plus de mesures dans leur plan de déplacements.

Comme nous le verrons au point suivant, ceci ne signifie pas que la localisation n'a aucune influence sur certaines mesures en particulier.

De légères différences sont à soulever entre les secteurs d'activité. Certains secteurs sont en moyenne un peu plus volontaristes, comme les compagnies d'eau & énergie ainsi que les banques & assurances. D'autres prennent un peu moins de mesures, notamment les administrations communales et les bureaux privés.

Néanmoins, ces différences ne sont pas frappantes. Comme pour la localisation, c'est surtout en se penchant spécifiquement sur certaines mesures que l'influence du secteur d'activité prend son importance.

Tableau 2. Les mesures prises en fonction du secteur d'activité et de la localisation

Accessibilité en TC		Nb de plans	% de mesures
Excellente		59	44%
Très Bonne		46	45%
Bonne		38	42%
Courante		63	44%
Secteur d'activité		Nb de plans	% de mesures
Bureaux privés	B1	37	42%
Administrations fédéraux	AFED	34	46%
Banques & assurances	B3	28	50%
Hopitaux et assimilés	H	23	45%
Administrations communales	ACOM	15	41%
Institution européennes	AEUR	10	45%
Eau & énergie	E	7	53%
Administrations bruxelloises	ARBC	6	44%
Autres		46	38%

² Voici grossièrement la description des 4 zones d'accessibilité en transports en commun (carte en fin de document) :

« Excellente » : Quartiers aux abords des 3 principales gares (Nord, Central, Midi) et des noeuds importants de transports que sont de Brouckère, Arts-Loi et Rogier.

« Très bonne » : Quartiers aux abords de la ligne de métro 2 et du tronçon commun des lignes de métro 1 et 5.

« Bonne » : Quartiers aux abords du reste du métro et du prémétro

« Courante » : Reste de la région.



6. ANALYSE PAR TYPE DE MESURE

6.1. LES MESURES GENERALES

6.1.1. Le coordinateur mobilité

La part de sites bénéficiant d'un coordinateur mobilité était légèrement inférieure à 30% en phase 1. Cette proportion est passée à plus de 50% lors de l'établissement des phases 2. On constate donc que les choses ont bougé entre les deux premières phases. La nomination d'un coordinateur mobilité est en effet une des mesures de base préconisée dans le cadre d'un plan de déplacements d'entreprise. Enfin, 13% de sites supplémentaires ont prévu la nomination d'un coordinateur mobilité dans leur plan d'actions.

Nous avons mesuré l'impact de la présence d'un coordinateur mobilité sur les mesures prises dans les organismes. Nous avons pour cela sélectionné 14 mesures importantes et regardé si elles étaient plus ou moins prises dans les organismes avec un coordinateur mobilité en début de phase 2 (**OUI/NON**), sans coordinateur mobilité (**NON/NON**) et où la nomination d'un coordinateur mobilité est prévue (**NON/OUI**).

Tableau 3. Influence du coordinateur mobilité sur les mesures du PDE

Coordinateur mobilité	Nombre de sites	Indemnité vélo	Plan d'accès multimodal	Parking vélo	Vélos de services	Organisation du covoiturage	Base de données covoiturage	Places réservées covoiturage	Parking payant pour travailleurs	Télétravail	Campagnes d'information	Information via Intranet	Titres TC non nominatifs	Voitures "propres"	Vestiaires / douches	Total des mesures
N/N	73	77%	70%	90%	36%	15%	23%	23%	16%	48%	48%	42%	44%	51%	86%	48%
N/O	27	89%	96%	93%	44%	19%	59%	30%	15%	48%	78%	63%	26%	56%	93%	58%
O/N	106	81%	93%	93%	34%	22%	48%	33%	26%	46%	76%	70%	46%	59%	89%	58%
Total	206	81%	85%	92%	36%	19%	41%	29%	21%	47%	67%	59%	43%	56%	88%	55%

On peut noter les éléments suivants :

- Il y a peu de différence entre les entreprises qui disposent déjà d'un coordinateur mobilité et les entreprises où sa nomination est prévue dans le plan d'actions. Au total, la proportion de mesures prises est égale dans les deux catégories (58%).
- En moyenne, les entreprises sans coordinateur mobilité (**NON/NON**) prennent moins de mesures que les autres. Ceci est particulièrement vrai pour les mesures suivantes : plan d'accès multimodal, base de données covoiturage, campagnes d'information, onglet mobilité sur Intranet. . Ceci ne se confirme par contre pas pour certaines mesures : parking vélos, vélos de service, télétravail, voitures « propres », vestiaire/douche cyclistes.

Le fait qu'un coordinateur mobilité soit existant ou planifié dans l'entreprise est donc assurément un bon indicateur d'un plan de déplacements volontariste. Ceci est surtout vrai en ce qui concerne des mesures « légères » telle que l'information (plan d'accès, Intranet, BDD covoiturage, ...) et la sensibilisation (campagnes, ...). Pour des mesures qui touchent aux infrastructures (parking vélos, voitures « propres », etc.), la présence d'un coordinateur a moins, voire pas d'influence.

6.1.2. Le télétravail

La pratique du télétravail est en progression dans les entreprises : 25% en phase 1, plus de 35% en phase 2, auxquels il faut encore ajouter 11% où le télétravail est planifié. Au total, le télétravail sera donc pratiqué dans près de 50% des entreprises au terme des plans d'actions.

Notons que ces chiffres ne traduisent que la présence ou non du télétravail. Au sein des entreprises qui le pratiquent, son développement peut être très varié (% du personnel concerné, nombre de jours par semaine, ...).

Le télétravail est très largement pratiqué dans les bureaux privés (62%), les banques & assurances (46%) et les administrations fédérales (41%). Il est naturellement peu développé dans le secteur des



soins de santé (4%). On utilise peu le télétravail dans les administrations communales et régionales et les institutions européennes. Ces dernières planifient fortement le télétravail.

Tableau 4. Le télétravail par secteur d'activité

Secteur d'activité	Nb de plans	Existant	Planifié	Non planifié
B1	37	62%	8%	30%
AFED	34	41%	9%	50%
B3	28	46%	14%	39%
H	23	4%	0%	96%
ACOM	15	0%	0%	100%
AEUR	10	0%	90%	10%
E	7	57%	14%	29%
ARBC	6	17%	17%	67%
Autres	46	39%	4%	57%

En moyenne, le télétravail est plus développé dans les entreprises dont les employés sont éloignés de leur lieu de travail. Ceci est assez logique : c'est dans ces entreprises que le trajet domicile-travail est le plus pénalisant en termes de temps.

Tableau 5. Télétravail vs. distance domicile-travail

Télétravail	Distance moyenne domicile-travail (km)
Non planifié	21,6
Planifié	21,6
Existant	29,3
Total	24,7

6.1.3. Parking payant pour les travailleurs

Cette mesure vise à reporter une partie des coûts que représentent les parkings pour l'entreprise sur l'utilisateur final. Ceci est par ailleurs un incitant majeur au transfert modal vers un mode de déplacement plus respectueux de l'environnement que la voiture.

Il faut savoir que certaines catégories d'usagers sont souvent exemptées du paiement : les covoitureurs, les PMR, les détenteurs d'une voiture de société (ce dernier cas ne se justifie pas par des raisons de mobilité).

Enfin, il faut savoir que les montants demandés aux travailleurs sont bien loin de couvrir les frais réels que représentent les parkings pour l'entreprise (de l'ordre de 1250€ à 2500€ par place par an).

En moyenne, 18% des entreprises font payer le parking à leurs travailleurs. Cette proportion n'a pratiquement pas augmentée depuis la phase 1 (elle était de 17%). De plus, cette mesure est peu planifiée : 3% des plans d'action ont prévu de l'introduire.

Une analyse par secteur d'activité nous montre que ce sont surtout les banques & assurance qui font payer le parking à leurs employés (46% d'entre-elles), ce qui les oppose à tous les types d'administrations, qui ne font jamais payer le parking à leur personnel.

Par ailleurs, on fait plus payer le parking dans les quartiers centraux, où l'espace est plus restreint et où une place de parking coûte plus cher à l'entreprise.

Tableau 6. Parking payant pour les travailleurs par zone d'accessibilité

Accessibilité TC	Nb de plans	Existant	Planifié	Non planifié
Excellente	59	25%	0%	75%
Très Bonne	46	22%	4%	74%
Bonne	38	11%	8%	82%
Courante	63	14%	2%	84%



6.1.4. Déménagement vers un nouveau site

Le déménagement vers un nouveau site est un processus très lourd et donc assez exceptionnel. 9% des sites ont déménagé durant l'élaboration du plan de déplacements d'entreprise. 6% de sites supplémentaires doivent encore déménager (mesure prévue). La plupart du temps, ces déménagements sont motivés par des raisons de mobilité. Le choix est souvent fait de privilégier l'accessibilité en transports en commun.

Cette tendance est confirmée par d'autres sources d'information, comme les données de l'[Observatoire des bureaux](#). La vacance des bureaux est plus élevée dans les quartiers décentralisés, moins bien desservis par les transports en communs, que dans les quartiers centraux. Ceci montre le regain d'intérêt qu'ont connu depuis plusieurs années les quartiers centraux par rapport aux quartiers de bureaux plus périphériques. Ce constat va dans le même sens que les données sur les déménagements qui ressortent des plans de déplacements d'entreprise.

6.1.5. Actions pour les livraisons

20% des sites déclarent prendre des mesures pour les livraisons. Il est difficile de commenter ce chiffre car la question est posée de manière trop vague dans le formulaire que les entreprises doivent compléter. Prendre des mesures pour les livraisons recouvre plusieurs choses : rationaliser les livraisons, informer les livreurs sur l'accès, faire le choix d'un mode de livraison plus écologique, ...

Ce qui est sûr, c'est que la proportion de 20% est faible et donc que la problématique des livraisons est peu prise en compte. Ceci rejoint le transport des marchandises, qui a souvent été laissé à l'écart des grandes réflexions concernant la mobilité. Dans notre communication vers les entreprises, la question des livraisons devrait être développée davantage.

6.1.6. Collaboration avec d'autres organismes

Une collaboration avec d'autres organismes est existante dans 19% des sites. Cette mesure est très peu planifiée dans les plans d'actions (4% supplémentaires). La collaboration entre organismes est donc peu développée.

6.2. LES REMBOURSEMENTS DES MODES ALTERNATIFS A LA VOITURE

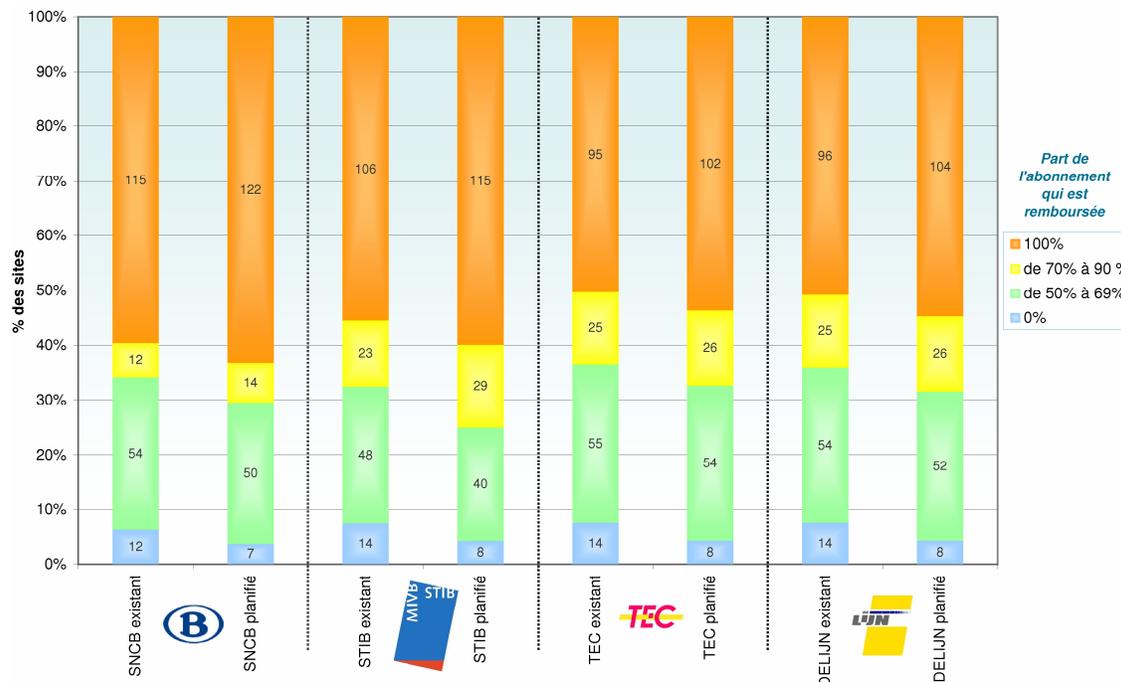
6.2.1. Le remboursement des transports en commun

Le remboursement des transports en commun s'exprime en pourcentage du prix de l'abonnement. 100% signifie que les transports en commun sont intégralement remboursés, donc gratuit pour le travailleur.

Dans la Figure 4, l'intervention de l'employeur a été divisée en 4 catégories : 0% (pas de remboursement), 50 à 69% (remboursement minimum légal), 70 à 90% et enfin 100% (gratuité). Pour chaque société de transport, nous pouvons observer le nombre d'organismes se situant dans chaque catégorie, dans la situation existante et dans la situation planifiée.



Figure 4. Le remboursement des abonnements de transports en commun en phase 2



Les situations existantes sont assez similaires pour les 4 sociétés de transport. La proportion d'organismes qui remboursent à 100% est cependant la plus élevée pour les abonnements SNCB (près de 60%) et la moins élevée pour les TEC et De Lijn (50%). Notons que si un navetteur bénéficie de l'abonnement SNCB, cet abonnement est le plus souvent « combiné », avec un des trois autres réseaux.

La part d'organismes qui remboursent entre 70% et 90% est assez faible. On remarque qu'elle est un peu plus élevée sur les réseaux bus/tram/métro 12-13% pour STIB, TEC et De Lijn, que pour le train. Ceci peut s'expliquer par l'existence du système « 80/20 » : si l'entreprise intervient à 80% dans les abonnements de train et établi une convention tiers payant avec la SNCB, l'Etat prend en charge les 20% restants. De nombreuses entreprises sont passées dans ce système et ont porté le remboursement à 80% pour tous les abonnements. Pour les abonnements SNCB, ces entreprises se trouvent dans la catégorie 100%. Notons que les administrations régionales, communautaires et communales ne peuvent bénéficier de ce système.

Seules les Institutions européennes ne remboursent pas du tout les abonnements en transports en commun de leurs travailleurs. Cette situation provient du fait qu'elles ne doivent pas appliquer la loi fédérale de 1962 qui rend obligatoire un remboursement d'au minimum 50%.

L'évolution est modérée entre la situation existante et la situation planifiée. Les catégories inférieures de remboursement diminuent au profit des catégories « 70 à 90% » et surtout « 100% » (cette dernière progresse d'environ 4% pour les 4 sociétés de transport). Notons que la plupart des données analysées ici, datent d'avant la modification de la Convention Collective de Travail portant le remboursement minimum de +/- 60% à 75% (2009). Nous attendons donc une augmentation importante des catégories « 70 à 90% » et « 100% » dans les actualisations des plans d'actions.

Entre la phase 1 et la phase 2, des évolutions importantes ont aussi eu lieu : elles sont visibles sur la Figure 1. Cette dernière reprend pour les 4 opérateurs de transports la part d'organismes qui remboursent à 100% les abonnements. On voit qu'il y a eu une évolution très marquée entre les phases 1 et 2 : la part d'organismes qui remboursent à 100% a augmenté de 19% pour la SNCB et de 26% à 28% pour les sociétés de transports urbains. Plusieurs facteurs d'explications peuvent être avancés :

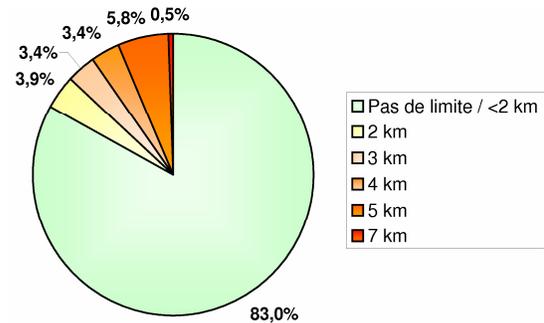
- Les transports en commun ont connu un engouement important ces dernières années, notamment en raison de l'augmentation du prix du carburant.



- Le système « 80/20 », introduit en 2004, a poussé les entreprises à offrir la gratuité du train à leurs travailleurs, entraînant dans son sillage la gratuité sur les autres réseaux de transports publics.
- De plus en plus de Conventions Collectives de Travail (CCT) ont conclu la gratuité des transports publics pour les travailleurs. Ceci est notamment le cas en 2005 du secteur des banques & assurances, qui représente une forte proportion des entreprises PDE.
- Enfin, l'information sur les remboursements dont nous disposions en phase 1 était moins exhaustive que celle que nous avons récoltée en phase 2. Il est donc possible que la progression entre ces 2 phases soit légèrement surévaluée.

6.2.2. Distance minimale

La loi de 1962 relative au remboursement de l'abonnement train impose un remboursement à partir d'une distance domicile travail minimale de 5km. Toutefois, de nombreuses CCT octroient un remboursement des transports en commun pour des distances inférieures à 5km. Le graphique ci-contre représente la proportion d'organismes qui appliquent une distance minimale.



La diminution, voire suppression de la distance minimale pour pouvoir bénéficier d'une intervention est positive. En effet, la limite de 5km a pour effet d'exclure une partie du personnel du remboursement des transports en commun alors que ce mode de transport est justement idéal pour des distance urbaines, donc courtes. Ceci est particulièrement vrai à Bruxelles, qui dispose d'un réseau dense de transports en commun. De surcroît, ces distances minimales s'avèrent importantes en milieu urbain. Par exemple, 4 kilomètres séparent la place Poelaert du square des Héros.

6.2.3. Conventions tiers-payant

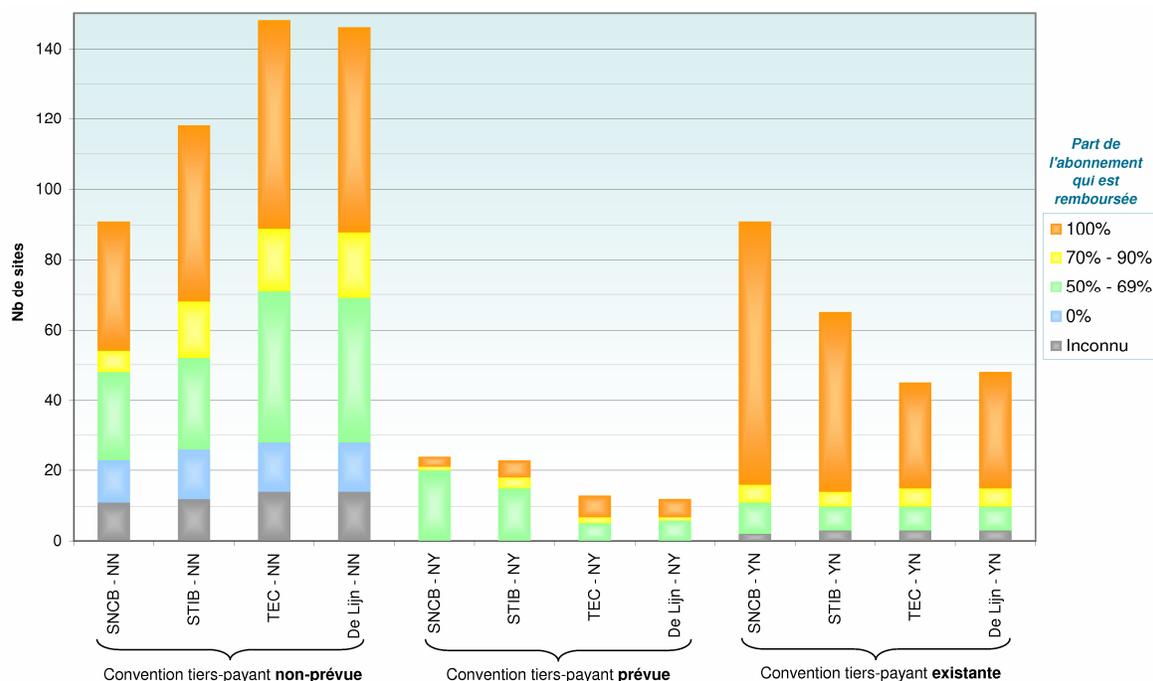
La part d'organismes qui a établi une convention tiers-payant varie de manière assez nette selon la société de transport partenaire. Cette proportion est la plus importante pour la SNCB (44% existant et 12% planifié), puis vient la STIB (32% existant et 12% planifié) et enfin De Lijn et les TEC (~22% existant et 6% planifié).

La plus forte proportion de convention tiers-payant avec la SNCB peut s'expliquer par le fait qu'elle est une condition pour bénéficier du système 80/20. Par ailleurs, elle est gratuite, contrairement à celle de la STIB (frais de dossier).

On voit sur la Figure 5 que le fait qu'une convention tiers-payant soit ou non existante/prévue a un lien avec le remboursement des abonnements. Les sites où une convention tiers-payant est existante (OUI/NON), remboursent plus les abonnements à 100% qu'en moyenne. Cette situation est en train de changer car les sites pour lesquelles l'établissement d'une convention tiers-payant est *prévu* avec une société de transport rembourse surtout 50% à 69% du prix des abonnements.



Figure 5. Conventions tiers-payant vs. remboursement des transports en commun



6.2.4. Indemnité cycliste

L'indemnité vélo était déjà une mesure très présente dans les entreprises en phase 1 (65% des sites l'avaient mises en place). Cette proportion est montée à près de 75% en phase 2. Quelques organismes dans lesquels l'indemnité vélo existe, ont prévu de l'améliorer, à savoir augmenter son montant (de 0,15€ à 0,20€ le kilomètre). Cependant, ce passage n'a pas encore pris une grande ampleur vu que le rehaussement du montant exonéré d'impôt à 0,20€ par kilomètre (indexable) est intervenu récemment (avril 2009).

7% des entreprises dans lesquelles il n'y avait pas d'indemnité vélo, ont prévu de l'introduire dans leur plan d'actions. Au total, un peu plus de 80% des entreprises PDE auront donc mis en place l'indemnité vélo au terme de la phase 2.

Une analyse par secteur d'activités montre que c'est dans les bureaux privés et les institutions européennes que le recours à l'indemnité vélo est le moins développé (Bureau privés : 62% existant et 8% planifié ; Institutions européennes : 0% existant, pas planifié).

6.2.5. Indemnité piétons

On parle ici d'une indemnité *spécifique* pour les piétons³. Cette mesure est beaucoup moins répandue que la précédente. Elle est existante dans un peu plus de 6% des plans d'actions et planifiée dans 6% de plans supplémentaires.

2 systèmes de remboursement sont utilisés :

- un remboursement forfaitaire basé sur le prix de la carte train pour la distance parcourue ;
- un remboursement au kilomètre parcouru (0,15€/km), comme pour l'indemnité vélo.

L'absence de cadre fiscal spécifique incitant la marche à pied explique sans doute le faible recours à l'indemnité piétons.

³ Dans beaucoup d'entreprises, tous les travailleurs utilisant un mode privé (hors TC et parfois cyclistes si l'indemnité vélo existe) reçoivent un montant forfaitaire basé sur leur distance domicile-travail. Ceux qui viennent à pied touchent cette indemnité, mais ceux qui viennent en voiture la touchent aussi. Ce n'est donc pas une indemnité piétons.



6.2.6. Combiner la voiture de société et un autre remboursement

La voiture de société est très souvent un simple complément au salaire, qui ne se justifie pas par des raisons de mobilité (entreprise bien localisée par rapport aux transports en commun, travailleur sédentaire, ...). Cependant, le fait de disposer d'une voiture de société pousse naturellement son détenteur à l'utiliser. Pour des raisons environnementales, mais aussi économiques, il peut être intéressant pour l'organisme de proposer des alternatives aux travailleurs qui bénéficient d'une voiture de société. On peut également leur proposer un abonnement aux transports en commun ou l'indemnité vélo.

Seuls 7% des organismes proposent ce genre de formule et la mesure est planifiée dans 2% des plans d'actions.

6.3. L'INFORMATION

6.3.1. Information sur les transports en commun

C'est le mode de transport sur lequel les organismes informent le plus leurs travailleurs. La mesure est existante dans 73% des plans d'actions. De plus, elle est planifiée dans 18% des plans. Au final, moins de 10% des entreprises PDE ne communiqueront pas sur les transports en commun.

Une analyse par secteur ne révèle pas de différences majeures entre les secteurs d'activités. Par contre, il y a des divergences du point de vue des zones d'accessibilité (voir tableau ci-dessous). C'est dans la zone la moins accessible en transports en commun (« courante ») que l'on informe le plus sur les possibilités qu'ils offrent. Ce constat est plutôt logique : vu qu'ils sont plus rare, ils sont aussi moins connus des travailleurs dans les zones mal desservies.

Tableau 7. Information sur les TC par zone d'accessibilité

Accessibilité en TC	Nb de plans	Existante	Planifiée	Non planifiée
Excellente	59	76%	3%	20%
Très Bonne	46	74%	4%	22%
Bonne	38	58%	18%	24%
Courante	63	81%	5%	14%

6.3.2. Information sur le vélo

55% des organismes donnent de l'information sur le vélo, ce qui est moins que pour les transports en commun. Par ailleurs, cette mesure est planifiée dans 21% d'organismes supplémentaires. C'est un peu plus que pour les TC. L'information sur le vélo rattrape donc légèrement le retard.

On remarque des différences assez marquées entre les secteurs d'activités. L'information sur le vélo est plus diffusée dans le secteur public (administrations) que dans le secteur privé (bureaux, banques & assurances) et les hôpitaux.

Toutes les administrations communales, régionales et européennes diffusent ou projettent de diffuser de l'info sur le vélo, contrairement aux administrations fédérales pour lesquelles la mesure n'est pas planifiée pour 24% des sites. Il avait été mis en évidence dans le bilan des phases 1⁴ que les administrations fédérales ont un bassin d'emploi bien plus étendu que les 3 autres types d'administrations (qui recrutent beaucoup à Bruxelles). Il est donc positif que le vélo soit plus promu chez ces dernières que dans les administrations fédérales, où le potentiel de développement du vélo est plus limité.

Selon le même raisonnement, il est regrettable que l'info sur le vélo soit peu répandue dans le secteur hospitalier, car celui-ci recrute à des distances moyennes et fonctionne beaucoup par horaires décalés/irréguliers, deux facteurs qui rendent compétitif le vélo par rapport aux autres modes.

⁴ Etat des lieux de la mobilité dans les grandes entreprises bruxelloises – analyse des plans de déplacements ; Bruxelles Environnement ; mars 2008. ([voir ce lien](#))



Tableau 8. Information sur le vélo par secteur d'activité

Secteur d'activité	Nb de plans	Existante	Planifiée	Non planifiée
B1	37	43%	16%	41%
AFED	34	53%	24%	24%
B3	28	46%	21%	32%
H	23	43%	4%	52%
ACOM	15	67%	33%	0%
AEUR	10	100%	0%	0%
E	7	71%	14%	14%
ARBC	6	100%	0%	0%
Autres	46	52%	35%	13%

6.3.3. Information sur le covoiturage

Cette mesure est existante dans 38% des plans d'actions et planifiée dans 25% des cas. Ici aussi, bien que la proportion soit plus faible à la base, on observe un « rattrapage » de cette mesure par rapport aux TC et au vélo.

L'analyse par secteur révèle des résultats différents que pour le vélo. L'information sur le covoiturage est très peu développée dans les administrations fédérales. Elle est importante dans les banques & assurance et les hôpitaux. Les bureaux privés se situent dans la moyenne.

L'information sur le covoiturage est bien corrélée à l'accessibilité du site en transports en commun. Au plus celle-ci est faible, au plus les organismes diffusent de l'information sur le covoiturage. Il est en effet beaucoup plus pertinent de développer le covoiturage dans des zones où les transports en commun n'offrent pas beaucoup d'alternatives (et où l'accès en voiture est plus aisé et les possibilités de parking plus importantes).

Tableau 9. Information sur le covoiturage par secteur d'activité et zone d'accessibilité

Secteur d'activité	Nb de plans	Existante	Planifiée	Non planifiée
B1	37	35%	27%	38%
AFED	34	15%	26%	59%
B3	28	57%	18%	25%
H	23	61%	4%	35%
ACOM	15	20%	47%	33%
AEUR	10	90%	0%	10%
E	7	57%	14%	29%
ARBC	6	50%	17%	33%
Autres	46	24%	34%	42%
Accessibilité en TC	Nb de plans	Existante	Planifiée	Non planifiée
Excellente	59	32%	20%	47%
Très Bonne	46	33%	28%	39%
Bonne	38	37%	29%	34%
Courante	63	48%	24%	29%

6.3.4. Information pour les piétons

L'information concernant la marche est beaucoup moins développée que pour les autres modes de déplacement : cette mesure est existante dans 22% des sites et planifiée dans 10% des sites.

La matière à communiquer concernant la marche est moins abondante que pour les autres modes : transport en commun (lignes et arrêts à proximité, horaires, sites des sociétés de transport, ...), vélo (itinéraires cyclables, parking vélos, sécurité, site de Pro Vélo,), covoiturage (Carpoolplaza, ...).

6.3.5. Information via Intranet

Ce canal d'information est le plus privilégié par les entreprises. 47% des sites proposent des informations sur la mobilité sur leur Intranet et 12% prévoient de le faire. Ce mode de communication est très pratique car il permet de renvoyer par lien hypertexte vers toutes les sources d'information disponibles sur le web. De plus, il convient bien aux types d'entreprises concernés par les PDE, dont la plupart des travailleurs effectuent un travail de bureau, derrière un ordinateur.



Il n'y a pas de grandes disparités en fonction des secteurs ou des zones d'accessibilité. Il n'y a pas d'intranet sur la mobilité dans les quelques hôtels, commerces et industries concernés par l'obligation des PDE.

6.3.6. Information placée aux valves

Cette mesure est moins courante que la précédente : elle est existante dans 21% et planifiée dans 9% des organismes.

6.3.7. Plan d'accès multimodal / Fiche d'accessibilité

Seuls 26% des organismes disposaient d'un plan d'accès multimodal quand ils ont établi leur diagnostic de phase 1. Cette proportion est montée à 67% en phase 2. La mesure a donc connu une très forte progression entre les deux phases. Plusieurs éléments peuvent l'expliquer :

- Le lancement en 2004 des fiches d'accessibilité réalisées par la STIB et partiellement financées par la Région.
- La recommandation de réaliser un plan multimodal dans les avis sur le PDE remis à l'entreprise et la réalisation du guide sur la réalisation d'un plan d'accès par Bruxelles Environnement.
- Développement des interfaces telles que « Google Maps », qui banalisent (au sens positif du terme) l'accès à des fonds cartographiques exploitables.

Sur les 67% d'organismes avec un plan d'accès multimodal, 14% ont prévu de l'améliorer. Cet aspect est très important car un plan d'accès qui n'est pas régulièrement mis à jour n'a plus aucune utilité. Par ailleurs, ces plans d'accès sont très inégaux au niveau de la clarté, de l'exactitude, de l'aspect multimodal (certains continuent à faire essentiellement référence à l'accès en voiture).

18% des entreprises n'ont pas de plan d'accès multimodal mais ont prévu de le réaliser dans le cadre de leur plan d'actions. Au total, moins de 15% des organismes ne disposeront pas d'un plan d'accès au terme de la phase 2. C'est un résultat très positif.

Le tableau ci-dessous vient nuancer ce constat. On remarque que c'est dans les organismes qui n'ont pas encore de plan d'accès que le nombre de visiteurs par rapport à celui de travailleurs est le plus important (55%). Il faudrait donc aussi que des efforts soient réalisés dans ces quelques organismes.

Tableau 10. Nombre de travailleurs et de visiteurs touchés par les plans d'accès multimodaux

Plan multimodal	Nb Travailleurs	Nb Visiteurs	Ratio
Non planifié	16.043	8.803	55%
Planifié	23.576	6.434	27%
Existant	129.595	37.865	29%
Existant & planifié	20.642	2.907	14%
Total	189.856	56.009	30%

6.4. LES DEPLACEMENTS PROFESSIONNELS

6.4.1. Titres de transports en commun non-nominatifs

Cette mesure consiste à proposer aux travailleurs des titres de transports en commun non-nominatifs, de type JUMP ou Railpass, qu'ils viennent prendre (souvent à l'accueil) avant de partir en mission. Ce système allège fortement les démarches par rapport à une procédure de remboursement *à posteriori*.

Cette formule est déjà proposée dans 37% des organismes et planifiée dans 5% d'organismes supplémentaires.

Dans le tableau ci-dessous, on voit que les administrations fédérales (65%) et communales (67%) mettent beaucoup ce système en place. Au contraire, il est très rare dans les bureaux privés (16%) et les administrations bruxelloises (0%). Cependant les travailleurs des administrations bruxelloises disposent tous d'un abonnement STIB, ce qui enlève, en partie, l'intérêt à cette mesure.

La part d'organismes qui met en place cette mesure est plus élevée dans les zones bien desservies par les TC (« Excellente » & « Très bonne ») que dans celles qui le sont moins.



Tableau 11. Mise à disposition de titres de TC par secteur d'activité et par zone d'accessibilité

Secteur d'activité	Nb de plans	Existante	Planifiée	Non planifiée
B1	37	16%	5%	78%
AFED	34	65%	0%	35%
B3	28	36%	7%	57%
H	23	48%	4%	48%
ACOM	15	67%	13%	20%
AEUR	10	40%	10%	50%
E	7	29%	0%	71%
ARBC	6	0%	0%	100%
Autres	46	26%	7%	67%
Accessibilité en TC	Nb de plans	Existante	Planifiée	Non planifiée
Excellente	59	41%	5%	54%
Très Bonne	46	43%	7%	50%
Bonne	38	34%	5%	61%
Courante	63	32%	5%	63%

6.4.2. Vélos de service

Soit l'entreprise achète et gère les vélos, soit elle se sert des vélos en libre service (Villo) via l'acquisition d'un ou plusieurs abonnements. Un système de leasing de vélo a récemment été mis en place par BECI ([voir ce lien](#)), cependant il est trop récent pour qu'on ait pu l'observer dans les PDE.

25% des entreprises proposent des vélos de service à leurs travailleurs. Cette proportion était de 9% en phase 1. Cette évolution témoigne bien de l'engouement qu'a connu ce mode de déplacement ces dernières années. La mise en place de vélos de service est aussi planifiée dans 11% des organismes.

Il y a des disparités importantes entre les secteurs d'activités. Les administrations communales et les institutions européennes sont situées nettement au dessus de la moyenne. Mieux encore, les administrations communales qui n'en avaient pas encore, ont toutes prévu de se doter de vélos de service.

Les bureaux privés, les banques & assurances et les hôpitaux utilisent très peu les vélos de service.

Tableau 12. Les vélos de service par secteur d'activité

Secteur d'activité	Nb de plans	Existants	Planifiés	Non planifiés
B1	37	16%	3%	81%
AFED	34	35%	6%	59%
B3	28	0%	14%	86%
H	23	9%	0%	91%
ACOM	15	73%	27%	0%
AEUR	10	50%	0%	50%
E	7	43%	0%	57%
ARBC	6	33%	17%	50%
Autres	46	22%	24%	54%

6.4.3. Pool de voitures de service / carsharing

Cette mesure donne la possibilité aux travailleurs d'emprunter une autre voiture que leur voiture personnelle pour effectuer des déplacements de service. Ça leur permet de venir autrement qu'en auto au travail, même s'ils en ont besoin en cours de journée.

Un pool de voitures de service ou l'utilisation du carsharing existe dans 39% des sites et est prévu dans 7% des sites.

Comme on le voit dans le tableau ci-dessous, ce système est beaucoup plus développé dans les organismes publics. Par contre, dans le secteur privé, les travailleurs qui doivent effectuer des déplacements professionnels se voient souvent attribuer une voiture de société.

On constate également que la part d'organismes avec un pool de voitures de service ou utilisant le carsharing est plus élevée dans les quartiers bien desservis par les transports en commun que dans les quartiers périphériques. Le fait que peu de travailleurs utilisent la voiture pour venir au travail dans



ces quartiers est un facteur d'explication : ils ne peuvent utiliser leur propre voiture pour effectuer des déplacements professionnels en cours de journée, ils doivent donc utiliser des voitures de service.

Tableau 13. Pool de voitures de service/carsharing par secteur d'activité et zone d'accessibilité

Secteur d'activité	Nb de plans	Existant	Planifié	Non planifié
B1	37	32%	3%	65%
AFED	34	68%	6%	26%
B3	28	43%	0%	57%
H	23	9%	0%	91%
ACOM	15	73%	13%	13%
AEUR	10	0%	0%	100%
E	7	29%	0%	71%
ARBC	6	50%	17%	33%
Autres	46	35%	17%	48%
Accessibilité en TC	Nb de plans	Existant	Planifié	Non planifié
Excellente	59	54%	2%	44%
Très Bonne	46	43%	7%	50%
Bonne	38	29%	16%	55%
Courante	63	29%	6%	65%

6.4.4. Choix pour des voitures plus propres

Il est demandé aux entreprises de faire des efforts pour réduire l'impact environnemental de leur flotte de véhicules. 38% des entreprises prennent des mesures dans ce sens ; 18% ont prévu de le faire.

Cette évolution est soutenue par plusieurs textes légaux :

- La déduction fiscale des voitures de société est, depuis le 1^{er} avril 2008, calculée en fonction des émissions de CO₂ de ces véhicules : 5 paliers (gCO₂/km) ont été fixés, la déduction allant de 60% pour les véhicules les plus émetteurs de CO₂ à 90% pour les plus propres (contre 75% de déductibilité pour tous les véhicules auparavant)⁵.
- La circulaire 307 quater du 3 mai 2004 prévoit que 50% des nouveaux véhicules achetés ou loués par les administrations fédérales ne peuvent dépasser des émissions de CO₂ de 145 g/km pour les diesels et 160 g/km pour les essences⁶.
- L'arrêté « véhicules propres » du 28 mai 2009 qui impose à plusieurs organismes publics bruxellois de respecter un écoscore minimal lors de l'achat de nouveaux véhicules⁷.

Sur les 206 organismes qui ont remis un plan d'actions, les 38% qui prennent des mesures pour améliorer les rejets de leur flotte possèdent 67% des voitures de service et 56% des voitures de société. En d'autres termes, les entreprises qui ont un parc de véhicules important prennent plus en compte la problématique de la pollution et des rejets de CO₂. Cet aspect est positif.

Tableau 14. Nombre de plans et de véhicules faisant l'objet de mesures « voitures propres »

"Voitures propre"	Nb de plans	Voitures de services	Voitures de société
Existant	38%	67%	56%
Planifié	18%	12%	18%
Non planifié	44%	21%	26%
Nombre total	206	4.236	16.676

6.4.5. Formation à l'éco-conduite

Le choix des véhicules est important pour réduire les émissions de la flotte. On peut aussi agir sur le comportement des conducteurs, en leur faisant suivre des formations à l'éco-conduite. 13% des entreprises le font déjà et 11% ont prévu de mettre ceci en place dans leur plan d'actions.

⁵ Loi programme du 27 avril 2007, chapitre 2, section 2, article 84. Consultable sur [ce lien](#).

⁶ Circulaire 307quater de 3 mai 2004 - Acquisition de véhicules de personnes destinés aux services de l'Etat et aux organismes d'intérêt public. [Consulter la circulaire](#).

⁷ Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à l'introduction de véhicules plus respectueux de l'environnement dans les flottes des autorités régionales. 28 mai 2009 (MB : 18/6/2009).



6.5. LES TRANSPORTS EN COMMUN

6.5.1. Organisation d'une desserte privée

Les navettes d'entreprises n'ont pas connu de progression notable. Elles étaient organisées dans 16% des organismes en phase 1, cette proportion est passée à 18% en phase 2. Cette mesure n'est planifiée que dans un seul organisme supplémentaire.

Comme on pouvait s'y attendre, l'organisation d'une desserte privée est plus développée dans les zones moins bien desservies en transports en commun.

Tableau 15. Organisation d'une desserte privée par zone d'accessibilité

Accessibilité en TC	Nb de plans	Existante	Planifiée	Non planifiée
Excellente	59	12%	0%	88%
Très Bonne	46	11%	2%	87%
Bonne	38	24%	0%	76%
Courante	63	27%	0%	73%

6.6. LE VELO

6.6.1. Parking vélos

Les parkings vélos étaient déjà très répandus lors du diagnostic de phase 1 : 77% des sites en étaient dotés. Cette proportion est montée à 84% en phase 2. Ceci en fait la mesure la plus prise dans le cadre des plans de déplacements d'entreprise. Notons que parmi ces organismes, 30% ont amélioré leur parking vélo existant dans le cadre de leur plan d'actions (agrandissement, sécurisation, ...).

Sur les 16% d'organismes qui n'avaient pas encore de parking vélos lors de l'établissement de leur plan d'actions, 9% ont planifié d'en aménager un.

6.6.2. Vestiaires et douches

Une large majorité des organismes est dotée de vestiaires et de douches utilisables par les cyclistes (76%). De plus, leur installation est prévue dans 13% des organismes.

6.6.3. Amélioration de l'infrastructure cyclable aux abords du site

Cette mesure a été réalisée dans 23% des organismes et elle est planifiée dans 9% d'organismes supplémentaires.

6.6.4. Formation à la conduite à vélo en ville

Cette mesure était assez peu utilisée (6% des organismes). Par contre elle semble se développer car 15% des organismes ont prévu de la mettre en place.

6.7. LE COVOITURAGE

6.7.1. Base de données covoiturage

Ceci comprend à la fois les bases de données internes et externes (Taxistop/Carpoolplaza). Cette mesure n'était en place que dans 7% des organismes en phase 1. Elle a connu une forte progression puisqu'on l'observe dans 21% des organismes en phase 2. De plus, elle est projetée dans 19% des plans d'actions.

Il existe des différences assez marquées selon les secteurs d'activités. Les banques et assurances ont le plus adhéré à cette mesure. Leurs tailles importantes sont un atout pour développer le covoiturage (les possibilités de trouver un partenaire sont plus grandes).

Il n'y a pas de différence frappante en fonction de la localisation. La mesure est cependant légèrement plus adoptée et planifiée dans les zones moins bien desservies par les transports en commun.



Tableau 16. Base de données covoiturage par secteur d'activité et zone d'accessibilité

Secteur	Nb de plans	Existant	Planifié	Non planifié
B1	37	22%	16%	62%
AFED	34	3%	21%	76%
B3	28	50%	11%	39%
H	23	22%	17%	61%
ACOM	15	13%	33%	53%
AEUR	10	0%	0%	100%
E	7	43%	14%	43%
ARBC	6	50%	17%	33%
Autres	46	17%	28%	54%
Zone accès	Nb de plans	Existant	Planifié	Non planifié
Excellente	59	20%	10%	69%
Très Bonne	46	17%	20%	63%
Bonne	38	24%	26%	50%
Courante	63	24%	24%	52%

6.7.2. Places réservées au covoiturage

Cette mesure était prise par 12% des entreprises en phase 1. La proportion est passée à 17% en phase 2. 12% de plans d'actions prévoient d'instaurer des places pour les covoitureurs. C'est donc une mesure qui connaît un développement important dans le cadre de la phase 2.



7. OBJECTIFS DE REPORT MODAL

Il est demandé aux entreprises de formuler des objectifs de report modal. Elles établissent pour chaque mode de déplacement le pourcentage de la répartition modale qu'il devrait atteindre. Seules 121 entreprises ont fait cet exercice. Ces dernières emploient 104.662 travailleurs.

Le tableau ci-dessous représente en **(1)** la répartition modale des 121 entreprises en phase 1 et ce de manière globale (Région de Bruxelles-Capitale) mais aussi ventilée par zone d'accessibilité. En **(2)**, sont représentés les objectifs que ces entreprises ont projetées d'atteindre. La partie **(3)** est la différence entre la (2) et la (1), elle représente donc les transferts modaux.

Au total, ces entreprises ont planifié une baisse de 8,3% de l'utilisation de la voiture, ce qui amènerait la voiture à une part de 35 % des déplacements domicile-travail. Cette baisse de la voiture est répartie entre le train (+3,1%), les transports urbains (+2,9%), le vélo (+1,4%) et le covoiturage (+1,3%).

La baisse projetée de la voiture est plus marquée dans les zones d'accessibilité périphériques (Courante et Bonne) que dans les zones bien desservies par les transports en commun (Très bonne et Excellente). Les entreprises considèrent donc que le potentiel de report de la voiture vers les modes de déplacements alternatifs est plus faible dans des zones où les résultats sont déjà meilleurs. Ces ajustements diminueraient donc les écarts qu'on observe entre les zones d'accessibilité.

Le report vers le covoiturage est le plus marqué (2,7%) dans la zone la moins bien desservie par les transports en commun (« courante »). Ce sont malgré tout les transports en commun qui devraient attirer le plus d'automobilistes dans cette zone : les augmentations prévues sont de 4% pour le train et 3,1% pour les transports urbains.

Le report prévu vers le covoiturage est également important dans la zone la mieux desservie par les transports en commun (« excellente ») où il s'élève à 1,2%, soit un quart de la baisse prévue de la voiture individuelle dans cette zone.

Le report vers le vélo, de 1,4% en moyenne, est moins élevé dans la zone la plus centrale, dans laquelle les organismes misent plus sur un développement du train (+3,3%) et du covoiturage (+1,2%). Ceci s'explique par les distances domicile-travail élevées qui caractérisent les travailleurs de ces quartiers.

Au contraire, les organismes situés dans la zone de « très bonne » accessibilité en transports en commun misent plus sur un développement des modes de transports de proximité : transports en commun urbain (+4,2%) et vélo (+2%). Ici aussi, la principale explication est la localisation du personnel : les « Bruxellois » sont surreprésentés parmi les travailleurs de cette zone. Cette situation est fortement influencée par la présence des institutions européennes, caractérisées par un bassin d'emploi relativement étroit, dans ces quartiers.

Tableau 17. Objectifs de report modal ventilés par zone d'accessibilité

	Accessibilité TC	Voiture	Covoit.	Train	TC urbains	TC entr.	Vélo	Moto	Pied	Nb travailleurs
(1) Répartition modale en phase 1	Excellente	29,9%	1,6%	47,8%	16,6%	0,1%	1,2%	1,4%	1,4%	36.108
	Très Bonne	39,5%	1,7%	25,7%	19,4%	0,5%	2,7%	1,5%	9,0%	31.453
	Bonne	53,3%	4,1%	18,3%	15,4%	0,0%	1,3%	1,7%	5,9%	13.026
	Courante	61,4%	2,8%	17,0%	11,6%	0,5%	2,0%	1,9%	2,8%	24.075
	RBC	43,4%	2,2%	29,4%	16,3%	0,3%	1,9%	1,6%	4,9%	104.662
(2) Répartition modale projetée	Excellente	25,2%	2,8%	51,1%	16,8%	0,0%	1,6%	1,1%	1,4%	36.108
	Très Bonne	31,9%	2,5%	27,1%	23,5%	0,1%	4,7%	1,4%	8,8%	31.453
	Bonne	40,4%	4,7%	23,8%	21,2%	0,1%	2,8%	1,0%	5,9%	13.026
	Courante	49,7%	5,5%	20,9%	14,7%	0,3%	3,6%	1,6%	3,6%	24.075
	RBC	35,0%	3,6%	32,5%	19,2%	0,1%	3,3%	1,3%	5,0%	104.662
(3) Report modal	Excellente	-4,8%	1,2%	3,3%	0,1%	-0,1%	0,4%	-0,3%	0,0%	36.108
	Très Bonne	-7,6%	0,8%	1,4%	4,2%	-0,5%	2,0%	-0,1%	-0,2%	31.453
	Bonne	-12,9%	0,6%	5,5%	5,8%	0,1%	1,5%	-0,7%	0,0%	13.026
	Courante	-11,7%	2,7%	4,0%	3,1%	-0,2%	1,6%	-0,3%	0,8%	24.075
	RBC	-8,3%	1,3%	3,1%	2,9%	-0,2%	1,4%	-0,3%	0,1%	104.662



8. CONCLUSION

L'analyse des 206 plans d'actions nous a permis de mieux cerner les mesures prises par les entreprises afin de rendre plus durable la mobilité de leurs travailleurs.

Une augmentation du nombre de mesures mises en place

La comparaison des mesures prises en phase 1 et 2 nous montre une augmentation du nombre de mesures déjà mises en place. Parmi les plus courantes on trouve :

- Les infrastructures pour les cyclistes (parking, douches, vestiaires)
- L'indemnité vélo
- L'information donnée aux travailleurs (surtout par l'Intranet).
- Un plan d'accès multimodal
- Le remboursement à 100% des transports en commun
- Un coordinateur mobilité

Dans le cadre de leurs plans d'actions, les entreprises se sont engagées à mettre en place des mesures supplémentaires. Voici les mesures les plus planifiées :

- L'information sur les différents modes de transports
- La mise en place / l'adhésion à une base de données covoiturage
- La réalisation d'un plan d'accès multimodal
- La prise en compte de critères environnementaux dans le choix des véhicules
- La formation à la conduite du vélo en ville

Comme on le voit, la plupart des mesures déjà bien développées continueront leur progression. Par contre, l'augmentation des remboursements des transports en commun ne figure pas parmi les mesures le plus envisagées par les entreprises car cela nécessite un processus de négociation plus complexe qui se règle souvent au niveau sectoriel.

L'influence de la taille de l'entreprise

De manière générale, plus une entreprise est importante, plus elle prend des mesures dans son plan d'actions. Ceci est très marqué pour certains types de mesures : la nomination d'un coordinateur mobilité, l'information aux travailleurs, les vélos de service et la promotion du covoiturage.

L'influence de l'accessibilité de l'entreprise en transports en commun

La localisation d'une entreprise n'influence pas sa propension à prendre beaucoup ou peu de mesures. Elle agit par contre sur le type de mesures qui sont mises en place. Une bonne desserte en transports en commun est favorable au pool de voitures de service, au remboursement intégral des transports en commun et au parking payant pour les travailleurs. Une mauvaise desserte favorisera par exemple la mise en place d'une navette privée et l'information sur le covoiturage.

Des différences par secteur d'activités

Des différences notables sont souvent observables entre les secteurs d'activités. Par exemple 73% des administrations communales et 50% des institutions européennes disposent de vélos de services pour les déplacements professionnels de leurs travailleurs. Cette part n'est que de 16% dans les bureaux privés et 0% dans les banques & assurances.

Des objectifs de report modal volontaristes

Enfin, les entreprises qui se sont fixées des objectifs visent en moyenne une diminution de 8% de la part de la voiture individuelle dans la répartition modale. Ceci a le mérite d'être volontariste mais nécessitera certainement encore beaucoup d'efforts. En effet, si les plans d'actions comportent de plus en plus de mesures « carotte », la mise en place de mesures « bâton » est très peu envisagée (par exemple le parking payant).

Par contre, les résultats du diagnostic fédérale des déplacements domicile-travail de 2008 du SPF Mobilité et Transport (http://www.mobilit.fgov.be/data/mobil/RapportWVWV_2008f.pdf) montrent qu'on est sur la bonne voie : la part de l'autosolisme au sein des entreprises PDE a diminué de 4,8% entre 2005 et 2008. Cette baisse est plus forte que dans entreprises bruxelloises de 100 à 200 travailleurs (-2,3%), qui n'ont pas encore d'obligation de réaliser un PDE. Elle est également plus marquée en Région de Bruxelles-Capitale qu'en Wallonie (-2,7%) et en Flandre (-0.5%).



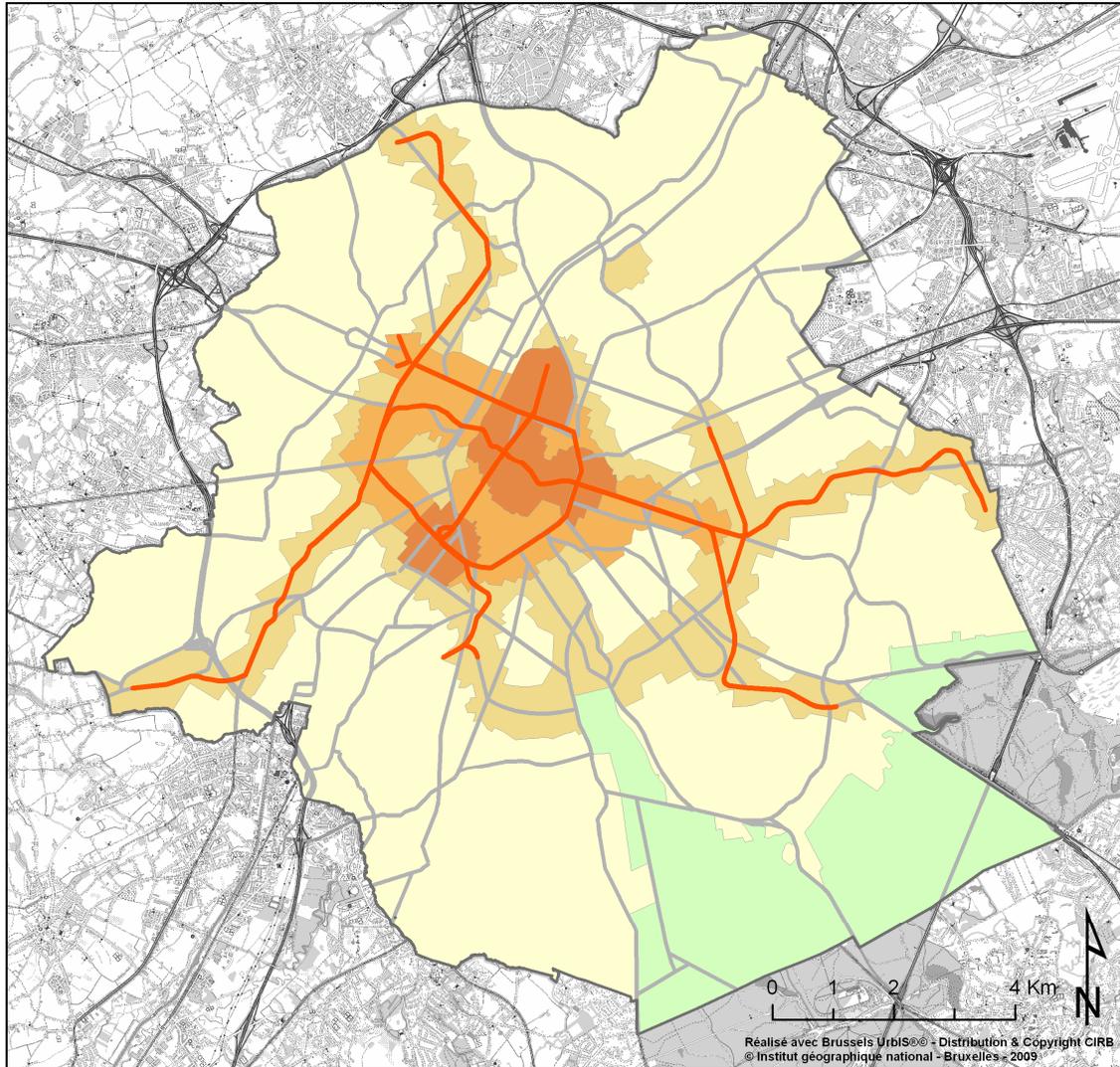
ABREVIATIONS

« Entreprise PDE » Entreprise qui a introduit un plan de déplacements d'entreprise dans le cadre de l'arrêté du 5 février 2004 relatif à l'application d'un plan de déplacements aux organismes de droit public ou privé occupant plus de deux cents personnes sur un même site.

CCT	Convention collective de travail
CM	Coordinateur mobilité
P1	Phase 1 (Diagnostic)
P2	Phase 2 (Plan d'actions)
PDE	Plan de déplacements d'entreprise
PRD	Plan régional de développement
RBC	Région de Bruxelles-Capitale
RER	Réseau express régional
RRU	Règlement régional d'urbanisme
STIB	Société des transports intercommunaux de Bruxelles
SNCB	Société nationale des chemins de fer belge
TC	Transport en commun (ou collectif)
TCU	Transports en commun urbain (bus, tram et métro)



LES ZONES D'ACCESSIBILITÉ EN TRANSPORTS EN COMMUN



Accessibilité en transports en commun

-  Excellente
-  Très Bonne
-  Bonne
-  Courante
-  Forêt de Soignes

-  Lignes de métro
-  Grands axes routiers

