

## QUATRE ANS DE PLANS DE DEPLACEMENTS D'ENTREPRISE EN REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

Cellule de suivi des Plans de déplacements d'entreprise  
SARAH HOLLANDER, GASTON BASTIN, Bruxelles Environnement  
DELPHINE BAUCHAU, Bruxelles Mobilité

<p><i>Nul ne peut plus l'ignorer : les déplacements des personnes ont fortement augmenté ces dernières années dans la Région de Bruxelles-Capitale. Le danger de la voir pénalisée à terme par les soucis de mobilité est aujourd'hui avéré. En effet, la situation tendancielle pour 2015 est très préoccupante.</i></p> <p><i>Les effets des comportements individuels en matière de mobilité, nécessitent des mesures volontaristes pour garantir à tous l'accessibilité de la Région, favoriser la qualité de vie des habitants dans tous les quartiers et respecter le droit des générations futures à un environnement de qualité.</i></p> <p><i>Le défi consiste, en conséquence, à mettre en œuvre une palette de mesures destinées à assurer une mobilité durable. Les plans de déplacements d'entreprise sont l'une de ces mesures. Voici déjà quatre ans qu'ils sont obligatoires pour certaines entreprises bruxelloises. En voici un petit aperçu...</i></p>	<p><i>Iedereen weet dat de verplaatsingen van mensen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de laatste jaren sterk zijn toegenomen. Het risico dat het Gewest door de mobiliteitsproblemen in de toekomst in moeilijkheden komt, is vandaag bewezen. Het trendmatige scenario voor 2015 is immers zeer zorgwekkend.</i></p> <p><i>Voluntaristische maatregelen zijn nodig om op de gevolgen van de individuele mobiliteitsgedragingen in te spelen. Doel is namelijk dat het Gewest voor iedereen bereikbaar blijft, de leefkwaliteit voor de bewoners in alle wijken verbetert, het recht van de toekomstige generaties op een kwalitatieve omgeving gerespecteerd wordt.</i></p> <p><i>Dientengevolge bestaat de uitdaging in de invoering van een palet aan maatregelen met betrekking tot duurzame mobiliteit. De bedrijfsvervoerplannen zijn één van deze maatregelen. Ze zijn reeds 4 jaar verplicht voor bepaalde Brusselse bedrijven. Hier volgt een kort overzicht...</i></p>
---	---

## **1. Introduction**

Plus de 650 000 personnes travaillent dans la Région de Bruxelles-Capitale, dont 360 000 proviennent de l'extérieur de la Région. 370 000 personnes se rendent sur leur lieu de travail en voiture. Tous les jours, les médias annoncent les difficultés de circulation aux heures de pointe, qui entraînent, non seulement pertes de temps et stress mais aussi consommation supplémentaire d'énergie, pollutions atmosphériques et sonores, etc. Les principales victimes de cette situation sont les travailleurs eux-mêmes et les entreprises qui les emploient et qui voient leur accessibilité se détériorer.

Voici le constat qui a motivé en 2004 la Région à obliger les organismes de plus de deux cents travailleurs à réaliser un plan de déplacements d'entreprise (PDE). On entend par là, l'étude, la mise en œuvre et le suivi, au niveau d'une entreprise, de mesures destinées à promouvoir une gestion durable des déplacements liés à l'activité de cette entreprise. Au 1<sup>er</sup> mai 2009, les dossiers relatifs à 264 sites ont été introduits auprès des administrations régionales compétentes ; ce qui concerne plus de 232 000 travailleurs.

A côté d'un intérêt environnemental évident, les bénéfices d'une mobilité durable pour les entreprises ne sont pas négligeables : faciliter l'accès des travailleurs, fournisseurs et visiteurs, améliorer le bien-être des travailleurs et développer le caractère moderne et citoyen de l'entreprise.

## **2. Un plan de déplacements d'entreprise, concrètement...**

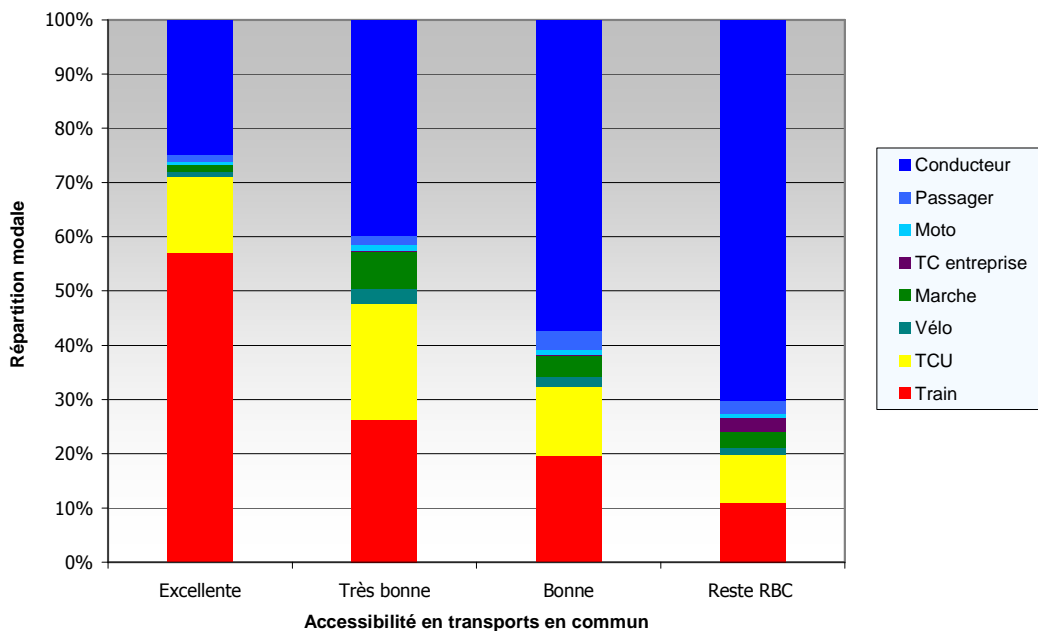
Les entreprises de plus de 200 travailleurs sur un même site en Région de Bruxelles-Capitale ont donc rendu un PDE. Ils l'ont fait en deux phases : une première phase dans laquelle l'entreprise établit un diagnostic de mobilité et une deuxième phase dans laquelle un plan d'action concret est développé. Ensuite, le plan d'action est actualisé chaque année. Bruxelles Environnement et Bruxelles Mobilité, réunis dans la Cellule de suivi des plans de déplacements d'entreprises, assurent le suivi et donnent des conseils aux entreprises sur chaque phase. En général, les entreprises réagissent bien. Jusqu'à présent, la cellule de suivi a reçu 264 diagnostics de mobilité (phase 1), ce qui représente un total de 232 000 travailleurs ou un tiers de l'emploi dans la Région de Bruxelles-Capitale, ainsi que 176 plans d'action (phase 2), représentant près de 170 000 travailleurs. Une quinzaine d'entreprises ont déjà introduit une actualisation de leur plan de déplacements. Le lancement de la deuxième phase et de l'actualisation se déroule de manière très dispersée, car la date d'introduction dépend de la réception de l'avis de la cellule de suivi. Les entreprises qui déménagent ou qui subissent d'importants changements, suite par exemple à une fusion ou une reprise, recommencent à la phase 1.

### 3. Analyse des diagnostics de mobilité

Les données recueillies dans le cadre de la première phase ont déjà été analysées en détail il y a quelque temps par la cellule de suivi en collaboration avec l'ULB (Université Libre de Bruxelles) et le GRT (Groupe de Recherche Transport). Un rapport détaillé est disponible sur le site Internet de Bruxelles Environnement<sup>1</sup>. De cette analyse, il ressort que près de la moitié des travailleurs utilisent la voiture comme mode de déplacement principal. La part de conducteurs s'élève en effet à **45%** de la répartition modale et celle de passagers à **2%**. Viennent ensuite, le train (**32%**), le métro, le tram et le bus (**15%**), la marche (un peu moins de **4%**) et le vélo, qui est encore peu utilisé (un peu moins de **2%**). Des différences importantes ont néanmoins été constatées en fonction de l'accessibilité de l'entreprise, des domiciles des travailleurs, des politiques pratiquées en matière de mise à disposition d'emplacements de parking, de voitures de société et de remboursements.

#### 3.1. L'importance de la localisation

L'une des constatations marquantes est l'impact très important de la qualité de l'accessibilité de l'entreprise avec les transports publics sur la répartition des déplacements dans l'entreprise. A titre d'illustration, nous notons sur l'axe Gare du Nord – Centrale – Midi une moyenne de 25% d'utilisation de la voiture contre 70% dans les zones moins bien desservies.

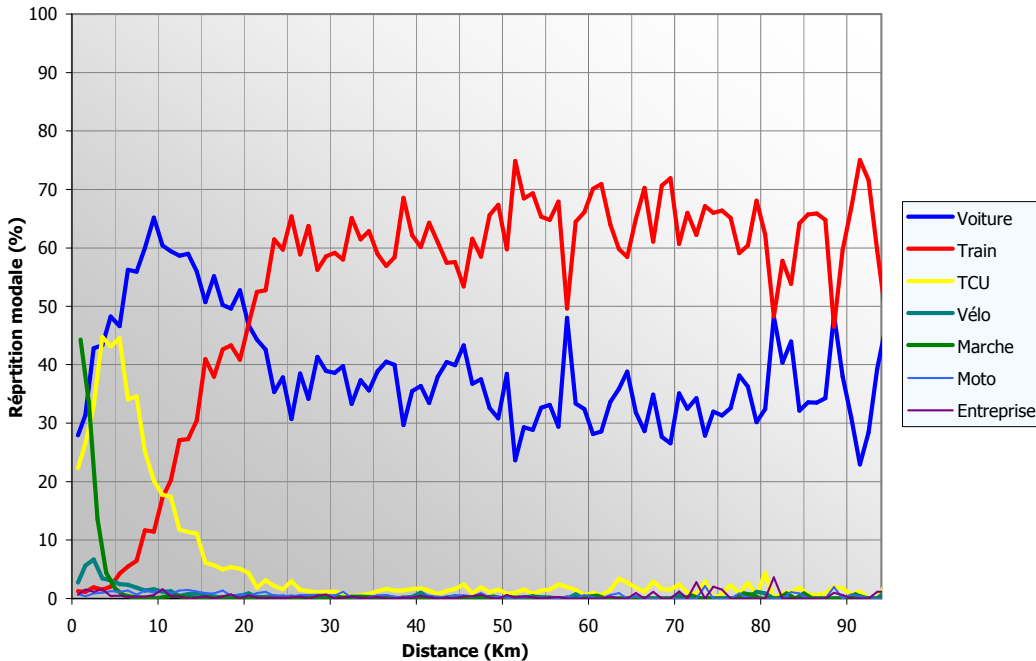


<sup>1</sup> "État des lieux de la mobilité dans les grandes entreprises de la Région de Bruxelles-Capitale"  
[www.bruxellesenvironnement.be/Templates/Professionnels/informer.aspx?id=3150&langtype=2060](http://www.bruxellesenvironnement.be/Templates/Professionnels/informer.aspx?id=3150&langtype=2060)

### 3.2. Influence du domicile

Le lieu de résidence des travailleurs détermine en partie le mode de déplacement qu'ils utilisent. Le bassin d'emploi d'une entreprise influence donc la répartition modale de ses employés.

Tout d'abord, la distance domicile-travail est un facteur prépondérant du choix modal. Ceci est illustré par le graphique ci-dessous, qui représente la part modale (%) de chaque mode de déplacement en fonction de la distance du trajet.



La marche est le mode de déplacement le plus pratiqué sur les très courtes distances : moins d'un kilomètre (44% des déplacements) et entre 1 et 2 km (33%). Le vélo est surtout employé pour les trajets de 1 à 6 km, mais dans des proportions assez faibles (sa part modale varie entre 3% et 6% sur ces distances).

La voiture est un mode utilisé tant pour les très courtes distances que les longues. En effet, comme on le voit sur le graphique, sa part modale est toujours supérieure à 30% quelle que soit la distance. On l'utilise déjà beaucoup pour parcourir de courts trajets, puisqu'à partir d'une distance de 2 km, c'est le mode de déplacement le plus employé. Le maximum de son utilisation se situe vers une distance de 10 km.

On remarque que même sur les distances où ils sont les plus employés (entre 2 et 9 km), les transports en commun urbains « rivalisent » difficilement avec la voiture, puisqu'ils ne dépassent pas la part modale de cette dernière.

Enfin, la part du train augmente progressivement avec la distance. À partir de 20 km, le train est plus utilisé que la voiture, car il devient concurrentiel en termes de temps et de coût. À partir de 25 km, le train représente environ 60% de la part modale.

La desserte en transports en commun à proximité du domicile est un autre facteur important du choix modal. Les différentes cartographies ont montré que, logiquement, la part des transports en commun était plus élevée dans les zones bordant les axes forts : métro à Bruxelles, lignes de train IC/IR en dehors de la Capitale. La part d'automobilistes suit la tendance inverse.

### 3.3. Impact des places de parking

Verwijderd: ----Pagina-einde----

Les entreprises étudiées (218 sites pour 198 000 travailleurs) disposent au total de 76 000 places de parking dont 62 000 sont exclusivement destinées aux travailleurs. La plupart du temps, le nombre d'automobilistes dans l'entreprise est supérieur au nombre de places mises à disposition, avec pour conséquence un report des automobilistes en voirie. Au total, il en résulte que 61% des travailleurs venant en voiture disposent d'une place de parking sur leur lieu de travail et que 39% se garent ailleurs, le plus souvent en voirie.

De manière générale, on constate que plus le ratio places/travailleurs est important, plus la part d'automobilistes est élevée. En d'autres termes, les parkings agissent comme des pompes à voitures.

L'influence de l'offre de parking au lieu de travail est d'autant plus marquée dans les quartiers centraux, car les places en voirie y sont plus rares et souvent réglementées, voir payantes. Dans ces quartiers, qui bénéficient également d'une très bonne desserte par les transports en commun, un faible nombre de places de parking a pour conséquence une très faible utilisation de l'automobile.

### 3.4. Voitures de société

Au total, 10% des travailleurs bénéficient d'une voiture de société. Cette proportion varie de 0% dans beaucoup d'organismes, à 80% pour les plus pourvoyeurs. On remarque que toute chose égale par ailleurs, la part d'automobilistes dans les entreprises avec beaucoup de voitures de société est plus élevée qu'en moyenne. Cela signifie que les voitures de société poussent des travailleurs à venir au travail en auto alors que sans cet avantage ils utiliseraient un autre mode de déplacements. Ce phénomène est d'autant plus marqué dans les quartiers centraux, bien desservis par les transports en commun.

### 3.5. Schémas de mobilité par secteur d'activités

Enfin, le profil de mobilité par secteur d'activités a été examiné. Cet examen a révélé que dans un même secteur, des schémas très semblables sont suivis, comme :

- **le choix de la localisation** : les administrations fédérales et régionales, le secteur des banques et des assurances choisissent des emplacements centraux alors que l'industrie et les entreprises de consultance s'établissent dans la périphérie ;
- **l'intervention dans les frais** des déplacements domicile-travail, qui est généralement régie par des accords sectoriels ;
- **l'octroi d'une voiture de société**, qui est presque exclusivement appliqué dans le secteur privé ;

- **le bassin d'emploi** : les hôpitaux, les administrations communales, les hôtels et les commerces recrutent localement, alors que les administrations fédérales et le secteur des télécommunications ont le plus grand bassin d'emploi.

Les secteurs qui regroupent la plupart des facteurs « favorables » ont l'utilisation moyenne de la voiture la plus basse. Les administrations flamandes, fédérales et bruxelloises sont les leaders sur le plan des déplacements durables domicile-lieu de travail.

#### **4. Analyse des plans d'action**

De plus en plus d'employeurs lancent des initiatives en vue de rendre les déplacements domicile-travail plus durables. C'est ce qui ressort de l'analyse des plans de déplacements des entreprises bruxelloises. Bon nombre d'entreprises ne considèrent pas seulement l'établissement d'un plan de déplacements comme de la paperasserie obligatoire, mais mettent sur pied des actions concrètes.

Sur la base des 150 premiers plans d'action (Phase 2), Bruxelles Environnement a vérifié quelle a été la dynamique dans les entreprises depuis l'instauration de l'obligation. Plusieurs tendances se sont dégagées.

##### **4.1. Toujours plus d'informations sur l'accessibilité**

Fournir des informations aux travailleurs et aux visiteurs sur l'accessibilité du site par les transports publics et à vélo constitue la base de chaque plan de déplacements. Dans presque tous les avis, la cellule de suivi a souligné l'importance d'établir un plan clair d'accès au site multimodal. Ce conseil a déjà été largement suivi. Alors que durant la première phase, seul un quart des entreprises disposaient d'un plan d'accès, ce pourcentage a maintenant atteint (phase 2) deux tiers des sites. Si nous y ajoutons encore les entreprises qui ont prévu la réalisation d'un plan d'accès, nous arrivons à 87% des entreprises ! Les entreprises qui sont les plus accessibles avec les transports publics (Gare du Nord – Centrale – Midi) ressentent un peu moins la nécessité d'établir un plan d'accès (80% des entreprises) que les entreprises qui sont moins facilement accessibles (95% ont ou prévoient un plan d'accès).

Une petite remarque tout de même : le caractère « multimodal » des plans d'accès reste encore souvent inférieur aux attentes. Souvent, les arrêts ne sont pas ou pas clairement indiqués, tout comme les indications relatives à l'efficacité ou à la facilité des transports publics (par ex. « à 5 minutes de marche de la Gare Centrale »). De plus en plus d'entreprises utilisent maintenant des applications internet comme Google Maps pour indiquer l'emplacement de leur site. C'est évidemment très pratique, mais elles oublient à ce sujet que les informations que l'on y trouve à propos des transports publics sont insuffisantes. Des compléments sur le plan et dans la description restent indispensables.

#### **4.2. Intervention majorée dans les abonnements**

De plus en plus d'entreprises accordent une indemnité supérieure au minimum légal (« l'abonnement social »). Durant la phase 1, environ 40% des entreprises remboursaient 80% à 100% de l'abonnement de train ou de la STIB. Pour la phase 2, on atteint déjà 55%, et on va même jusque 60% à mesure que les plans d'action sont exécutés. L'instauration du système 80/20 de la SNCB (en 2004 pour les institutions fédérales et en 2005 pour les entreprises privées), selon lequel l'abonnement de train est gratuit pour le travailleur dès que l'employeur intervient à 80%, a considérablement amplifié cette augmentation.

Les transports publics gratuits ou presque gratuits sont très largement appliqués dans le secteur public ainsi que dans le secteur des banques et des assurances. C'est une pratique que l'on rencontre le plus souvent dans la zone la mieux accessible avec les transports publics. Les deux constatations sont liées : ces deux secteurs sont en effet très représentés au centre de la ville.

#### **4.3. Les cyclistes de plus en plus pris en compte**

La phase 1 a révélé que moins de 2% des travailleurs viennent travailler à vélo. Mais dans le paysage de la mobilité, il est clair que le vélo est occupé à progresser. Les employeurs peuvent donner un coup de main à ce niveau : par exemple en octroyant une indemnité vélo. Cette pratique a le vent en poupe : l'indemnité était déjà octroyée par 65% des entreprises dans la phase 1 ; ce chiffre atteint plus de trois quarts des employeurs après exécution de tous les plans d'action. Trois quarts des sites sont déjà équipés d'un parking vélos et l'on passe à un petit 90%. Des douches et des vestiaires sont déjà présents dans près de 70% des établissements, et on arrivera à 83% des sites. La moitié des entreprises donnent des informations sur l'utilisation du vélo pour se rendre au travail et un quart s'ajoutera encore. C'est par exemple possible en distribuant la carte cyclable régionale. Enfin, nous notons que sur un cinquième des sites, des vélos de service sont à disposition. Il s'agit presque exclusivement d'institutions publiques.

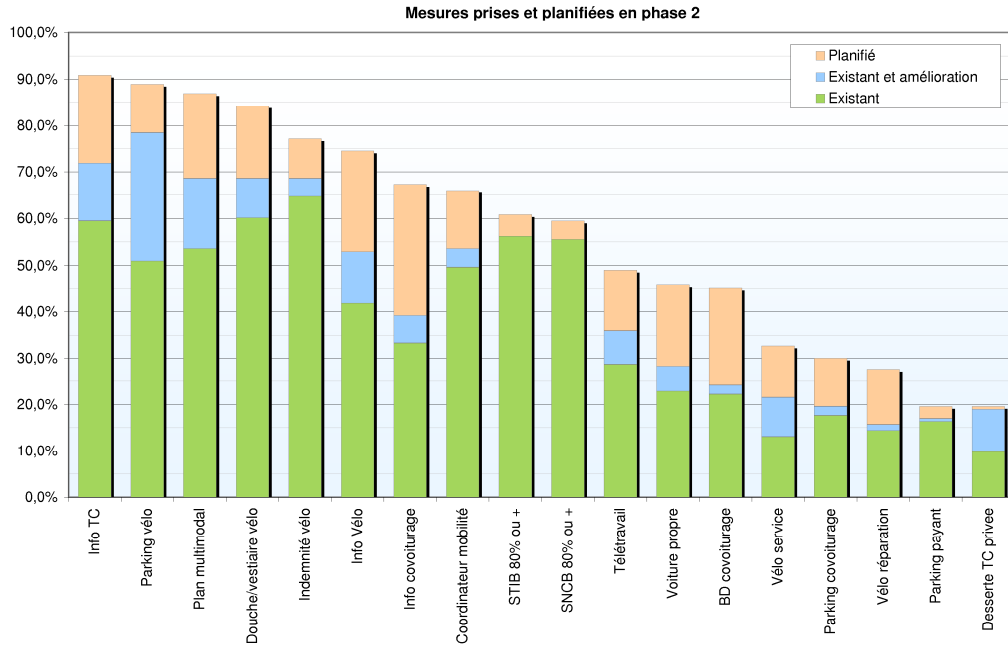
#### **4.4. Le covoiturage et les transports d'entreprise ne sont pas oubliés**

Les mesures dans le domaine du covoiturage sont un peu plus fréquentes dans les zones moins bien desservies par les transports publics. Dans ces zones, un petit 30% mettent une base de données de covoiturage à disposition (en interne ou via Carpoolplaza) et le même nombre réserve des places de parking aux covoitureurs. Assez surprenant est le fait qu'un petit 20% des entreprises déclarent organiser de l'une ou l'autre manière un transport privé vers le lieu de travail, par exemple en instaurant une navette entre le lieu de travail et la gare.

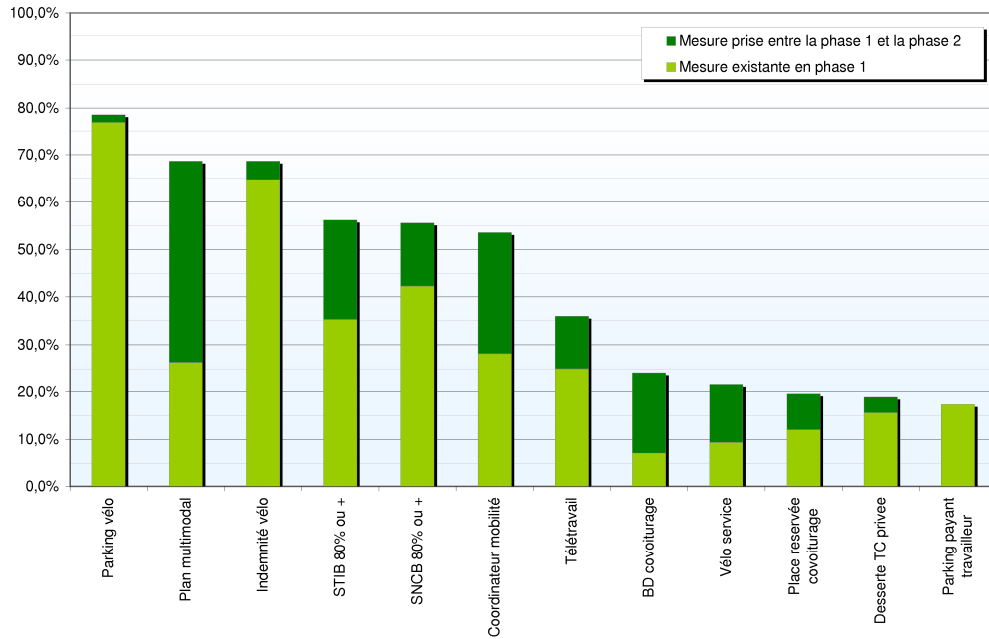
#### 4.5. Piétons et gestion du parking : les parents pauvres

Verwijderd: ----Pagina-einde----

Des campagnes pour encourager la marche ou des primes piéton sont rarement ou jamais envisagées par les entreprises bruxelloises. En ce qui concerne la politique parking, il n'y a pas grand-chose qui bouge : le nombre d'entreprises ayant un parking payant reste constant entre la phase 1 et la phase 2.







## 5. Perspectives

### 5.1. Évaluer l'effet...

Toutes ces initiatives entraînent-elles un transfert modal ? La réponse ne deviendra claire que dans le courant de 2009 avec l'analyse de l'actualisation des plans de déplacements et des données recueillies dans le cadre du diagnostic fédéral en matière de déplacements domicile-travail. Les entreprises ont fixé pour objectif dans la phase 1 de réduire la part des voitures de 5%. Cela signifierait : de 46% de conducteurs en moyenne à 41%. Ou 11% de circulation automobile en moins, ce qui représenterait déjà une étape importante dans la direction de l'objectif de -20% de la Région dans le Plan Régional de Développement (PRD). Les résultats individuels de plusieurs entreprises ayant un plan de déplacements d'entreprise dynamique sont déjà prometteurs. Des actions telles que « Au travail sans voiture » (le 22 septembre de chaque année)<sup>2</sup> démontrent que la voiture est de temps en temps remplaçable.

<sup>2</sup> Christine Heine et Delphine Bauchau, "22 septembre 2008 – Au travail/à l'école sans voiture – Bilan de la première journée européenne sans voiture à Bruxelles" Moniteur de la Mobilité 2008/04 - [www.avcb-vsgeb.be/documents/publications/moniteur-mobilite-0804.pdf](http://www.avcb-vsgeb.be/documents/publications/moniteur-mobilite-0804.pdf)

## **5.2. ...et élargir le champ d'action**

Dans le Plan régional de déplacements Iris 2<sup>3</sup>, la Région prévoit de poursuivre sur la voie empruntée et d'élargir le champ d'action des plans de déplacements. Ainsi, il y a des plans en vue d'abaisser le seuil d'établissement d'un plan de déplacements d'entreprise de 200 à 100 travailleurs et d'imposer plusieurs mesures, comme un plan d'accessibilité et un parking vélos. Des plans de déplacements scolaires et des plans de déplacements d'activités (pour les activités et événements générant beaucoup de circulation) devraient également devenir obligatoires.

---

<sup>3</sup> [www.iris2.irisnet.be](http://www.iris2.irisnet.be)