

Résultats de l'exercice 2014 du diagnostic fédéral de la mobilité

Quand les employeurs se mobilisent pour la mobilité de leur personnel



AU DÉPART CONSIDÉRÉ COMME UN OUTIL STATISTIQUE DESTINÉ À RECUEILLIR DES INFORMATIONS (SUR UNE BASE RÉGULIÈRE ET À GRANDE ÉCHELLE) SUR LES DÉPLACEMENTS DES TRAVAILLEURS ENTRE LEUR DOMICILE ET LEUR LIEU DE TRAVAIL, LE DIAGNOSTIC A POUR VOCATION, AVANT TOUT, D'INDIQUER UNE TENDANCE ET UNE ÉVOLUTION DE LA RÉPARTITION MODALE, À L'ÉCHELLE NATIONALE ET RÉGIONALE. DANS CERTAINES CONDITIONS, CELUI-CI PEUT CONTRIBUER À FAIRE DE LA MOBILITÉ DURABLE UNE PRÉOCCUPATION ET UN THÈME DE DIALOGUE AU SEIN DES ENTREPRISES ET DES ORGANISMES PUBLICS. OU ENCORE, IL PEUT SERVIR DE BASE À UNE RÉFLEXION PLUS APPROFONDIE DE LA GESTION DE LA MOBILITÉ, VOIRE MÊME À LA RÉALISATION D'UN PLAN DE DÉPLACEMENT D'ENTREPRISE (PDE). ■ par Chloé LAURENT et Benoît MINET

Depuis 2005, les entreprises et organismes publics belges de plus de 100 travailleurs sont soumis, sur base triennale, à l'obligation fédérale de diagnostic de la mobilité, pour leurs unités d'établissements comptant plus de 30 travailleurs. Pour l'exercice 2014, 3497 employeurs ont fait état de leur situation, représentant ainsi 10.734 unités d'établissements où travaillent plus d'1,5 million de personnes (un tiers de la population active belge).

Si le nombre de données recueillies en 2014 est important, il faut garder à l'esprit que les résultats ne peuvent pas tous être extrapolés à l'ensemble des travailleurs belges. Néanmoins, sur la population concernée par l'enquête, les résultats offrent une certaine visibilité en matière de déplacements domicile-travail et permettent de nombreuses interprétations. Notons enfin que ces tendances ont un caractère scientifique relativement limité de par la méthodologie de récolte de données utilisée et le caractère obligatoire de l'enquête.

Les déplacements domicile - lieu de travail en Wallonie :

Le rapport du SPF Mobilité et Transports est éclairant sur l'état des déplacements des travailleurs de leur domicile vers leur lieu de travail à l'échelle nationale. Derrière les idées reçues, ce motif de trajet ne représente en réalité que 25% du nombre total des déplacements de personnes⁽¹⁾.

Le tableau ci-dessous révèle les répartitions modales, par région, comparativement aux chiffres de 2005 (année du premier exercice fédéral du diagnostic mobilité). La répartition modale se base sur le mode de transport principal des travailleurs, à savoir

celui avec lequel est parcourue la plus grande distance entre le domicile et le lieu de travail, la plus grande partie de l'année.

Ainsi, en 9 ans, la voiture, bien qu'en légère diminution au profit d'autres modes de déplacements (transports collectifs ou vélo), reste de loin le mode le plus utilisé en Belgique pour les trajets domicile-travail, avec 65,6% des parts. À côté de cela, une nette diminution s'observe au niveau du covoiturage. Celle-ci peut s'expliquer par l'émergence de nouveaux modes d'organisation du travail tels que la flexibilité des horaires et l'augmentation du télétravail (6% d'unités d'établissements autorisaient officiellement de télétravailler en 2005 contre 18% en 2014).

ÉVOLUTION DE LA RÉPARTITION MODALE DE 2005 À 2014

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

(1) Source : SPF Mobilité et Transports - Rapport Beldam 2012.



50% des entreprises concernées par l'enquête fédérale offrent la gratuité des transports en commun, faisant passer la part modale des transports publics à près de 25%.



EN WALLONIE, LE TRAIN EST DEVENU LE DEUXIÈME MODE DE DÉPLACEMENT DOMICILE-TRAVAIL.



L'utilisation du vélo a bien progressé à Liège (de 0,8% à 1,4%), à Mons (1,2% à 1,7%) et à Namur (1% à 1,8%).

A l'échelle régionale, les chiffres varient. En effet, la répartition modale dépend d'un grand nombre de facteurs pouvant différer d'une région à l'autre tels que les distances, la densité, la congestion, les infrastructures, les profils d'entreprise... Ceci expliquerait pourquoi, contrairement aux autres régions, l'utilisation de la voiture en Wallonie est en légère hausse depuis 2005.

Toutefois, la diminution de la part de la voiture profite naturellement à l'utilisation des transports publics tels que le train ou le bus qui voient tous deux leur part augmenter depuis 2005. En Wallonie, cette augmentation fait du train le deuxième mode de déplacement domicile-travail.

Enfin, les modes dits actifs (marche et vélo) sont, quant à eux, ceux où la différence entre les 3 régions est la plus flagrante. Sans surprise, la part du vélo en Flandre est dix fois plus importante qu'en Wallonie. Au sud du pays, le vélo a plus de mal à décoller bien que l'évolution diffère fortement si on sépare les résultats des grandes villes (à forte densité) et les autres. En effet, notons que l'utilisation du vélo a bien progressé à Liège (de 0,8% à 1,4%), à Mons (1,2% à 1,7%) et à Namur (1% à 1,8%).

Les mesures prises par les employeurs

Si les tendances modales ont évolué positivement ces dernières années, les employeurs n'y sont pas pour rien. En effet, en 10 ans, les mesures prises par ces derniers pour améliorer la mobilité de leurs travailleurs se sont multipliées. La présence d'un coordinateur mobilité au sein de l'unité d'établissement ou encore le fait de rendre, dans certains contextes spécifiques, le parking payant influencent incontestablement les comportements et amènent à un taux d'utilisation de la voiture plus proche des 50%.

Ainsi, la fonction de «coordinateur mobilité», ou plutôt de Mobility Manager, est présente dans 17% d'unités d'établissement en 2014 contre 3% en 2005.

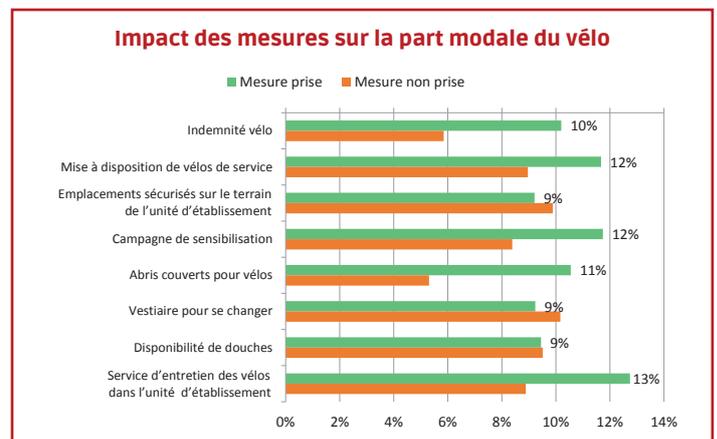
Les mesures pour le vélo

L'incitant le plus populaire en faveur du vélo est l'octroi d'une indemnité cycliste puisque près de la totalité des employeurs

concernés par le diagnostic fédéral la proposent désormais (de 43% en 2005 à 86% en 2014).

Pour ce qui est de la Wallonie, bien que le nombre de cyclistes y soit moindre qu'en Flandre, la différence entre le nombre de mesures prises dans les deux régions n'est pas si importante. Par exemple, 76% des employeurs wallons proposent l'indemnité kilométrique contre 88% en Flandre. Ou encore, 54% des entreprises wallonnes proposent des emplacements vélo sécurisés contre 61% en Flandre. La Wallonie n'est donc pas en reste en matière cyclable !

Le tableau ci-dessous expose la part modale du vélo dans les entreprises selon que les mesures répertoriées y aient été prises ou non.



→ SUITE DE LA PAGE 09

Le constat est sans appel, proposer des mesures telles que la mise à disposition d'abris couverts pour les vélos ou d'une indemnité kilométrique fait presque (voire plus que) doubler le nombre de cyclistes.

Les mesures pour le covoiturage

Bien que la part du covoiturage ait quelque peu diminué ces dernières années, l'organisation de celui-ci dans les unités d'établissements a doublé. Toutefois, la mise en place d'une telle mesure dépend fortement de la taille des unités d'établissement. Elles sont ainsi prises de cinq à dix fois plus souvent au sein des unités occupant plus de 1.000 travailleurs, que dans celles qui en occupent moins de 100. Ces chiffres renvoient à la réelle difficulté d'organiser le covoiturage en entreprise.

Le tableau ci-dessous révèle que les mesures prises en faveur du covoiturage sont indispensables au développement de celui-ci. Sans mesure prise, celui-ci stagne à moins de 2% alors que chacune de ces mesures fait augmenter ce pourcentage de manière significative.

Les mesures pour les transports en commun

Lorsqu'on s'intéresse aux mesures prises en faveur de l'utilisation des transports publics, on constate que 50% des entreprises concernées par l'enquête fédérale, offrent la gratuité des transports en commun, faisant passer la part modale des transports publics à près de 25%⁽²⁾. D'autres mesures, peuvent contribuer à faire doubler voire tripler la part modale des transports en commun. Citons dès lors, la simple diffusion de l'information relative à l'offre de transports publics et l'encouragement à utiliser ce mode de transport pour les déplacements de service (mesures prises par 25% des employeurs).

Et après ?

Nombre de facteurs influencent la mobilité des travailleurs tels que l'accessibilité et les infrastructures de l'entreprise, les distances domicile-travail, l'organisation du travail (horaires, télétravail), la congestion (entreprise située en zone urbaine ou non) mais également, comme on vient de le démontrer, les mesures prises par les employeurs.

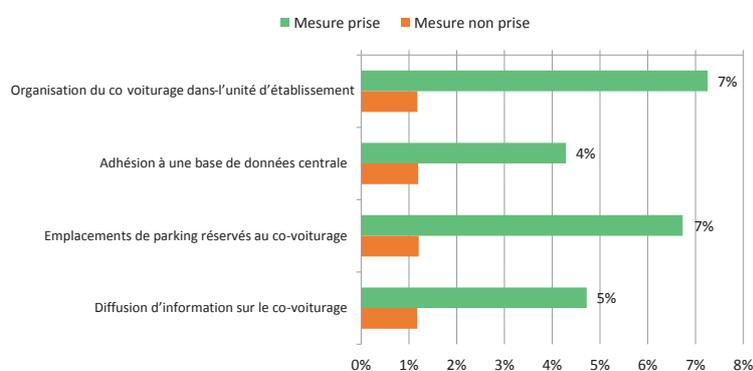
On constate ainsi qu'à l'heure actuelle, tant pour des raisons économiques, environnementales qu'en faveur du bien-être (et donc de la productivité) des travailleurs, la mobilité durable est accueillie avec un intérêt croissant dans le chef des entreprises.

Mais à côté de la bonne volonté des employeurs, subsistent encore quelques craintes. En effet, en Belgique, les entreprises, indépendamment de leur volonté, restent confrontées à de nombreux problèmes de mobilité. En Wallonie, les difficultés majeures rencontrées par les entreprises sont la dangerosité du trafic en matière cyclable, l'absence (ou l'insuffisance de desserte) et l'incohérence des horaires des transports collectifs face aux horaires de travail et enfin, le manque de places de parking disponibles. En effet, le diagnostic fédéral le souligne, et les experts le constatent au jour le jour, là où il existe une offre compétitive en transports publics, la part modale de la voiture diminue ; là où une concertation avec des autorités locales débouche sur des actions concrètes et où des projets bénéficiant d'aide financière sont menés, le recul de l'autosolisme est plus probant.

Ces dernières lignes démontrent donc l'intérêt pour les autorités publiques et les sociétés de transport en commun d'exploiter au mieux les constats dégagés par ce nouvel exercice du diagnostic fédéral de la mobilité. L'objectif étant alors d'ajuster leurs politiques et d'investir durablement dans l'accessibilité des entreprises et la mobilité des travailleurs (représentant, rappelons-le, 25% de l'ensemble des déplacements des ménages). ■

Le rapport complet du «**DIAGNOSTIC FÉDÉRAL DES DÉPLACEMENTS DOMICILE – LIEU DE TRAVAIL 2014**» est accessible sur le site <http://mobilit.belgium.be/fr>.

Impact des mesures sur la part modale du covoiturage



(2) Ces chiffres sont à relativiser puisque si l'utilisation des transports en commun est plus importante dans les entreprises qui offrent des abonnements à leurs employés, c'est aussi dû au fait que les entreprises qui le font ont au départ des facilités d'accessibilité plus importantes.

Un séminaire «90 Minutes pour la Mobilité» pour présenter en exclusivité les résultats du diagnostic fédéral de la mobilité !

Près d'une centaine de personnes s'étaient réunies, le 14 janvier, exceptionnellement dans les locaux du Service Public de Wallonie à Namur, pour découvrir l'évolution des tendances de la mobilité relatives aux déplacements domicile-travail des collaborateurs d'entreprises publiques et privées. Accueillie par Yvon LOYAERTS, Directeur Général de la DGO2 du SPW, l'assemblée a pu prendre connaissance du rôle et de la mission de l'administration wallonne en matière de planification, de gestion et de sensibilisation de la mobilité. Benoît MINET, responsable de la Cellule Mobilité de l'Union Wallonne des Entreprises, a par la suite, quelque peu rappelé l'historique, le cadre et les objectifs de cette obligation issue de la Loi-Programme d'avril 2003. Il a également présenté les résultats d'un sondage, mené auprès des entreprises soumises à l'obligation fédérale en 2011, qui a conduit à une simplification du formulaire d'enquête 2014. Enfin, Christophe PAUWELS, attaché au SPF Mobilité et Transports a illustré de manière complète et précise, les chiffres recueillis lors de ce nouvel exercice du diagnostic fédéral de la mobilité. Il n'a pas manqué non plus de rappeler l'ouverture de l'administration fédérale face aux demandes spécifiques des entités directement concernées par l'enquête. Les grandes tendances et les comparaisons marquantes ont intéressé l'assemblée et suscité de nombreux échanges parmi les participants.

Plus d'infos ? www.mobilite-entreprise.be

