



Analyse n°8

Date : 15/02/05

Origine : Bruxelles

Intitulé : Plan de déplacements des entreprises : résultats et analyses de l'enquête menée par l'Université Libre de Bruxelles auprès de ses 2.500 employés.

Thématique : Outils de planification / Plans de mobilité

Plan de déplacements des entreprises : le cas de l'ULB

Depuis février 2004, les entreprises bruxelloises qui emploient plus de 200 personnes sont obligées d'élaborer un plan de déplacements. L'objectif poursuivi est d'inciter les entreprises à prendre des mesures qui favorisent un usage plus rationnel de la voiture face à l'engorgement de la ville-Région. Concrètement, ces entreprises sont liées à une méthode de travail – élaboration et suivi d'un plan – et à des délais précis. D'ici à décembre 2005, elles devront être prêtes à mettre en pratique les actions d'incitation aux déplacements alternatifs qui auront été décidées.

L'ordonnance de la Région Bruxelles-Capitale du 1^{er} juillet 2004 prévoit que toute entreprise de plus de 200 employés *devrait* envoyer un document reprenant la 1^{ère} phase d'un plan de déplacements avant le 31 décembre dernier. (lire l'encadré « les aspects légaux des plans de déplacements ») Est-il utile de souligner tout l'intérêt que prennent de tels plans dans le cadre d'un « pacte social de la mobilité », ainsi qu'il a été évoqué sous la législature précédente ? Ces plans de déplacements consistent essentiellement à fournir des informations sur les déplacements de leurs employés à l'administration régionale et aux syndicats représentés au sein de chaque entreprise. Un plan de déplacements fournit donc à l'entreprise l'occasion d'analyser son impact sur la mobilité et de proposer des mesures en vue de l'améliorer. Selon un sondage de l'Union des Entreprises de Bruxelles, la mobilité est le second thème prioritaire (après la fiscalité) à devoir être traité par le gouvernement.

Lorsqu'on regarde les différents plans de déplacements déjà établis, on remarque que le vélo est en bonne place, y compris pour les déplacements qui ont lieu pendant les heures de boulot.

L'ULB : un cas à part ?

En tant que chercheur à l'ULB et membre d'un syndicat (ce détail est d'importance, car les syndicats sont, à l'heure actuelle, les seuls représentants « légitimes »), j'ai pu participer à des réunions qui visaient à mettre en place le plan de déplacements de l'université. Il est intéressant d'analyser l'attitude des autorités de l'ULB en matière de mobilité à double titre : d'une part, parce qu'il s'agit d'une des plus grandes « entreprises » de la Région (plus de 2.500 employés travaillent sur les campus du Solbosch et de la Plaine, sans compter les milliers d'étudiants) et d'autre part parce que les autorités aimeraient positionner l'institution comme une « université durable ».

Force est de constater pourtant que la mobilité, et a fortiori son amélioration, n'est pas la priorité des autorités de l'ULB, puisque le plan n'a pas été remis dans les délais légaux et que la politique actuelle consiste plutôt en un « suivisme » minimal. Une enquête a bien été effectuée auprès des employés en juin 2004 et une première analyse des résultats menée dans les mois qui suivirent, mais la valeur du questionnaire était très médiocre, et l'analyse franchement minimale. Toutefois il y a moyen d'en tirer certains enseignements. Notons qu'un questionnaire destiné à connaître les habitudes de mobilité des étudiants devrait prochainement être organisé.

Arrêté de la Région Bruxelles-Capitale sur les plans de déplacements

Le Gouvernement bruxellois a adopté, le 5 février 2004, l'arrêté, la circulaire et le formulaire imposant à tout organisme (entreprise, administration, etc.) de plus de **deux cents** travailleurs la réalisation d'un **plan de déplacements**, conçu en deux phases :

L'organisme élabore notamment : un inventaire et une analyse des déplacements des personnes, une analyse de l'accessibilité de l'organisme, et un projet de plan comprenant les objectifs en matière de répartition modale. Ce plan doit encourager « l'utilisation des transports en commun, l'utilisation de vélo, la marche et/ou d'autres moyens de déplacement économes et moins polluants tels que les véhicules propres, le covoiturage et les transports collectifs d'entreprise. Ce projet de plan devait être remis pour le 31 décembre 2004.

Un an plus tard, sur base de l'avis rendu par l'administration (AED et IBGE), l'organisme remet un plan d'action comprenant l'ensemble des moyens à mettre en œuvre pour améliorer le déplacement des personnes et la qualité de l'air en respectant les objectifs retenus en matière de répartition modale.

Les discussions ont lieu en représentation syndicale, lorsqu'elle existe. Le plan doit être évalué et modifié tous les 3 ans.

Pour plus d'informations sur la politique générale de ces plans, on peut consulter un site bien fait : <http://www.pde.irisnet.be/>

Le site Internet de l'Institut bruxellois pour la Gestion de l'Environnement (IBGE) offre également une information exhaustive sur les plans de déplacements d'entreprises : www.ibgebim.be (rubrique entreprises/plan de déplacements)

Résultats de l'enquête

Plus d'un millier d'employés ont répondu au questionnaire, ce qui correspond à un taux de réponse de 39%. (L'enquête ne concerne que les campus du Solbosch et de la Plaine, Erasme étant logiquement traité à part).

On apprend que 58% des répondants viennent à l'université en voiture, 15% avec la STIB, 10% à pied, 9% en train, 5% à vélo et 2% par covoiturage. Cela signifie qu'environ 50 cyclistes quotidiens ont répondu à l'enquête.

Tableau 21 : moyens de transport *principal*
lors des déplacements domicile-travail-domicile

	Solbosch	La Plaine	Total
Voiture	60,0%	49,2%	57,9%
STIB	14,2%	17,6%	14,8%
Marche à pied	10,9%	6,4%	10,1%
Train	6,7%	16,5%	8,6%
Bicyclette	4,4%	7,4%	5,0%
Covoiturage	2,0%	1,3%	1,9%
Moto	1,0%	1,6%	1,1%
De Lijn	0,3%	0,0%	0,3%
Vélocycle	0,2%	0,0%	0,2%
Transport entreprise	0,2%	0,0%	0,2%
TEC	0,1%	0,0%	0,1%
Total	100%	100%	100%

Tableau 21 : moyen de transport **principal** lors des déplacements domicile-travail-domicile Source : ULB – Plan de déplacement, phase III – BP/KP - août 2004, p. 12

L'analyse du mode de transport en fonction de la distance parcourue est très instructive :

Tableau 22 : moyens de transport selon la distance

	Moins de 2 km	Entre 2 et 7 km	Entre 7 et 15 km	Plus de 15 km
Marche à pied	55,9%	3,4%	0,5%	1,3%
Transport public STIB	7,5%	20,8%	17,8%	1,5%
Voiture personnelle	24,9%	62,2%	73,7%	63,5%
Train	0,0%	0,5%	2,5%	29,2%
Vélo	9,3%	9,0%	1,8%	0,7%
Autres	2,5%	4,2%	3,7%	3,7%
	100%	100%	100%	100%

Tableau 22 : moyens de transport selon la distance. Source : ULB – Plan de déplacement, phase III – BP/KP - août 2004, p. 12

On voit que 25% des répondants habitant à moins de 2 km utilisent leurs voitures particulières pour se rendre au travail ! Ce chiffre monte à 62% pour ceux qui habitent entre 2 et 7 km, à 74% entre 7 et 15 km, et retombe à 63% pour ceux qui habitent au-delà de 30 km (car les employés prennent plus le train).

79% des répondants déclarent posséder une voiture. Parmi ceux-ci 88% ont une vignette qui donne accès aux parkings. En conclusion, il y a 12% des automobilistes potentiels (ceux qui ont une voiture avec accès aux parkings) qui n'utilisent pas leur voiture pour se rendre au travail.

L'utilisation de la voiture pour des déplacements domicile-travail relativement courts peut probablement être expliquée dans certains cas par des activités effectuées sur le trajet entre le domicile et le travail, qui consistent principalement à déposer les enfants à l'école (surtout lors du trajet aller) et à faire des courses (surtout lors du trajet retour). Néanmoins ceux qui ont une activité quotidienne lors de leurs trajets représentent moins de 15% de l'ensemble des employés.

L'usage du vélo est principalement le fait de personnes habitant à moins de 7 km. Pourtant la moitié des répondants déclare posséder un vélo à domicile. Parmi les automobilistes, 70% ne pensent pas délaissé leur voiture au bénéfice de la bicyclette dans un futur proche (38% estiment que la distance à parcourir est trop longue). Ceux qui accepteraient de changer le feraient aux conditions principales suivantes : meilleurs itinéraires cyclables (18%), plus d'itinéraires cyclables (15%), garage à vélos gardé (15%), garage à vélos couvert (12%). Le défraiement kilométrique ne vient qu'en 5^e lieu avec 8% des réponses.

Il est intéressant de constater que les comportements de déplacements sont nettement différenciés pour les deux campus étudiés. On se rend moins au campus de la Plaine en voiture et plus en transports en commun et à bicyclette. Les modes

de déplacements vers la Plaine sont similaires à ceux vers la VUB (université néerlandophone voisine, également à la Plaine), comme le montre l'enquête réalisée par cette université. Ceci ne s'explique pas par le nombre de places de parkings (il y en a plus de disponibles à la Plaine) mais par la proximité d'une gare SNCB et d'une station de métro, probablement par la présence de pistes cyclables (quoique en mauvais état), et peut-être par un « facteur culturel » (plus de scientifiques pour l'ULB à la Plaine, et des Flamands pour la VUB). Cet exemple est important car il tend à montrer que les infrastructures adéquates permettent aux gens de changer leurs habitudes — même si les infrastructures pour la voiture sont bonnes également.

Ce n'est qu'un début...

L'enquête est un outil d'analyse des modes de déplacements *actuels*. Mais l'ULB — comme les autres grandes entreprises — doit fournir un ensemble de mesures (2^e phase du plan) pour la fin de l'année 2005. Vélo-campus, locale du GRACQ à l'ULB, s'est donc formé (en septembre 2004) juste à temps pour essayer d'infléchir la (non) politique de mobilité de l'université. Nos priorités pour ce plan sont de faire valoir une indemnité vélo et de faire placer de nombreux parkings (à vélo), près des entrées des bâtiments principaux. Nous aurions ainsi de meilleurs arguments pour convaincre les employés d'utiliser plus souvent leurs vélos.

Exemple à suivre

Sur les 130 étudiants inscrits à l'Institut des Sciences Politiques de Nancy (Meurthe et Moselle), environ 60 s'y rendent à vélo. Pour le directeur du 1^{er} cycle franco-allemand de Sciences Politiques, François Laval, la raison est simple : « Parce que la moitié de nos étudiants sont Allemands et ils ont importé leur mode de circulation », confesse ce dernier à un journaliste de L'Est Républicain. La bicyclette est si populaire chez ces têtes pensantes, qu'un garage à vélo sera prochainement édifié dans la cour intérieure du Campus. « Le but est de créer un campus vivant qui donne envie d'étudier et de se rencontrer. La mode cycliste, importée par les étudiants allemands, a déjà servi d'impulsion. Le garage à vélo servira de symbole privilégié pour rassurer la qualité des études à Sciences Po. »

in Lettre de l'économie du sport n° 737, janvier 2005 :

<http://www.sport.fr/cyclisme/cyc/A-Nancy-les-etudiants-de-Sciences-Po-viennent-en-cours-velo-41498>

Nous lorgnons particulièrement du côté de la VUB, où une véritable politique de mobilité a été mise en place : défraiement *total* pour *tous* les modes de transports alternatifs à la voiture individuelle, coordinateur de mobilité volontariste, etc. Nous allons donc continuer à faire pression sur les autorités pour qu'elles mettent en place un plan de mobilité consistant, tout en menant des actions de sensibilisation pour l'usage du vélo vers la communauté universitaire, ce qui comprend évidemment les étudiants.

Nous sommes très intéressés d'apprendre les expériences éventuelles d'autres cyclistes qui auraient participé au plan de déplacements de leur entreprise. Cela pourrait nous donner des idées d'autres suggestions et revendications. Qui veut écrire un article pour sa revue favorite ?

Des documents officiels incontournables

***Plan d'amélioration structurelle de la qualité de l'air et de lutte contre le réchauffement climatique 2002-2010**, la lutte contre la pollution atmosphérique dans la Région de Bruxelles Capitale, publié par l'Administration de l'Environnement et de l'Energie de la Région de Bruxelles-Capitale, IBGE, 2003

***Villes Cyclables, villes d'avenir**, manuel à l'attention des responsables politiques de villes de moyenne ou grande dimension de l'Union européenne, Commission européenne, Direction générale de l'environnement, 2000

***Tableau de bord de l'environnement wallon 2004**, Rapport sur l'état de l'environnement wallon, Ministère de la Région wallonne, Direction générale des Ressources naturelles et de l'environnement, 2004

***Décision n°1600/2002/CE du Parlement européen et du Conseil** établissant le sixième programme d'action communautaire pour l'environnement, Journal officiel des Communautés européennes n°L242, 10 septembre 2002.

./.