



ÉTUDE DES INSTRUMENTS INFLUENCANT LA MOBILITÉ ENGENDRÉE PAR LES GÉNÉRATEURS DE TRAFIC

Rapport final – Janvier 2001

Étude réalisée pour le compte des Services fédéraux des affaires scientifiques, techniques et culturelles dans le cadre du Programme « Mobilité durable »

Auteurs:

- *Véronique ANDRE et Carole DURAND
De l'Institut wallon, Boulevard Frère Orban, 4, 5000 Namur (contrat de recherche MD/B6/049)*
- *Els HEYLEN et Katrien TRATSAERT
Du Langzaam Verkeer, J. P. Minckelersstraat, 43A, Leuven (contrat de recherche MD/B8/048)*
- *Véronique BONIVER, Stéphanie FRISSCHEN et Julien JUPRELLE
De l'Université de Liège, Boulevard du rectorat, bat. B33, boîte 6, 4000 Liège (contrat de recherche MD/12/047)*

Coordinateurs:

- *Bernard THIRY et Henry-Jean GATHON
De l'Université de Liège, Boulevard du rectorat, bat. B33, boîte 6, 4000 Liège*

TABLE DES MATIERES

1. INTRODUCTION.....	13
1.1. Importance de l'étude dans le cadre du programme.....	13
1.2. Objectifs.....	13
1.3. Résultats attendus	13
2. METHODOLOGIE.....	14
2.1. Constitution d'un groupe d'utilisateurs (Users Group).....	14
2.2. Constitution d'une base de données	14
2.3. Sélection de dix mesures	15
2.4. Evaluation des dix mesures sélectionnées	15
2.5. Diffusion des résultats	15
3. RESULTATS	16
3.1. Mesures appliquées par pays	16
Synthèse des mesures appliquées en Angleterre (Correspondant principal : Mr. Bradshaw du "Transport Studies Group" de l'Université de Westminster)	17
1. Synthèse des mesures appliquées dans le pays.....	17
1.1. Fiscalité	17
1.2. Obligations sociales de l'employeur.....	18
1.3. Sociétés de transport public.....	19
1.4. Politiques nationales, régionales ou locales	20
1.5. Au niveau du site	22
2. Synthèse des suggestions.....	22
2.1. Mesures intéressantes	22
2.2. Mesures peu intéressantes ou difficilement applicables	23
2.3. Mesures pas intéressantes	23
2.4. Mesures en cours d'élaboration	23
2.5. Remarques	23
Synthèse des mesures appliquées en France (Correspondant principal : Mr. Vincent du CERTU de Lyon et Mr. Patrice du Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement Nord-Picardie).....	24
1. Synthèse des mesures appliquées dans le pays.....	24
1.1. Fiscalité	24
1.2. Obligations sociales de l'employeur.....	25
1.3. Sociétés de transport public.....	25
1.4. Politiques nationales, régionales ou locales	26
1.5. Au niveau du site	27

2. Synthèse des suggestions	27
2.1. Mesures intéressantes	27
2.2. Mesures peu intéressantes ou difficilement applicables	27
2.3. Mesures en cours d'élaboration	27
2.4. Remarques	28

Synthèse des mesures appliquées aux Pays-Bas (Correspondant principal : Mr. Hans de Vreede du Vervoermanagement des Pays-Bas).....	29
---	-----------

1. Synthèse des mesures appliquées dans le pays	29
1.1. Fiscalité	29
1.2. Obligations sociales de l'employeur.....	31
1.3. Sociétés de transport en commun.....	32
1.4. Politiques nationales, régionales ou locales	32
1.5. Au niveau du site	33
2. Synthèse des suggestions (par Mr. De Vreede)	34
2.1. Mesures intéressantes	34
2.2. Mesures peu intéressantes ou difficilement applicables	34
2.3. Mesures en cours d'élaboration	34

Synthèse des mesures appliquées en Californie (Etats-Unis) (Correspondant principal : Mme Anne Froment du BART - société de transport public de San Francisco).....	35
--	-----------

1. Synthèse des mesures appliquées dans le pays	35
1.1. Fiscalité	35
1.2. Obligations sociales de l'employeur.....	36
1.3. Sociétés de transport public.....	37
1.4. Politiques nationales, régionales ou locales	38
1.5. Au niveau du site	39
2. Synthèse des suggestions	39
2.1. Mesures intéressantes	39
2.2. Mesures peu intéressantes ou difficilement applicables	39
2.3. Mesures en cours d'élaboration	40
2.4. Remarques	40

3.2. Etudes de cas	41
Plan de transport de l'Université de Dublin (Dublin, Irlande).....	42
1. Description et objectifs du projet.....	42
2. Inventaire des mesures.....	43
3. Campagne de promotion du plan.....	43
4. Evaluation des résultats.....	43
5. Perspectives d'évolution du projet.....	43
Plan de transport de Nestlé (Noisiel, France).....	44
1. Description et objectifs du projet.....	44
2. Inventaire des mesures.....	44
3. Campagne de promotion du plan.....	45
4. Evaluation des résultats.....	45
5. Perspectives d'évolution du projet.....	45
Vervoerplan Hogeschool Limburg (Heerlen, Nederland).....	46
1. Voorstelling en objectieven van het vervoerplan.....	46
2. Beschrijving van de maatregelen.....	47
2.1. Parkeermanagement via gereserveerde parkeerplaatsen en parkeerrechten.....	47
2.2. Bijdrage van de werkgever voor de aankoop van een fiets	47
2.3. Bijdrage van de werkgever voor de aankoop van een openbaar-vervoerabonnement.....	47
2.4. Extra parkeerrechten voor carpoolers	47
2.5. Carpoolmatching.....	48
2.6. Omruilen van parkeerrechten voor baar geld	48
2.7. Parking, douches en kleedruimte voor fietsers	48
2.8. Dienstfietsen	48
2.9. Fietshersteldienst.....	48
2.10. Tussenkost van de werkgever in de kosten voor het woon-werkverkeer	49
3. Promotie van het vervoerplan.....	49
4. Evaluatie van de resultaten.....	49
5. Toekomstperspectieven voor het bedrijfsvervoerplan.....	50

Vervoerplan Gebied Luchthaven Schiphol (Schiphol, Nederland).....	51
1. Voorstelling en objectieven van het vervoerplan.....	51
2. Beschrijving van de maatregelen.....	52
2.1. Betaald parkeren:.....	52
2.2. Gereserveerde parkeerplaatsen voor carpoolers	52
2.3. Carpoolmatching.....	52
2.4. Bedrijfsvervoer (bus).....	52
2.5. Fietslease.....	52
2.6. Faciliteiten voor fietsers bij bedrijven.....	53
2.7. Infrastructurele verbeteringen voor fietsers	53
2.8. Infrastructuuraanpassingen voor de bus	53
2.9. Verbetering van het busaanbod.....	53
2.10. Verbetering van het treinaanbod.....	53
2.11. Verminderde openbaarvervoertarieven.....	53
2.12. Terugbetaling vervoersonkosten (reeds bestaande maatregel)	54
2.13. Informatie en promotie	54
2.14. Persoonlijk reisadvies	54
2.15. Aanpassing van de werkuren	54
3. Promotie van het vervoerplan.....	55
4. Evaluatie van de resultaten.....	55
5. Toekomstperspectieven voor het bedrijfsvervoerplan.....	56
Vervoerplan Agfa Gevaerts (Mortsel, Edegem, Wilrijk, Belgique).....	57
1. Voorstelling en objectieven van het vervoerplan.....	57
2. Beschrijving van de maatregelen.....	57
2.1. Aanstellen en begeleiden (door mobiliteitsbureau) van een vervoerscoördinator in het bedrijf.	57
2.2. Carpoolmatching.....	58
2.3. Carpoolparking bij het bedrijf.....	58
2.4. Informatie over openbaar vervoer	58
2.5. Verbeteren van openbaar vervoer.....	58
2.6. Verbetering bedrijfsbussen	58
2.7. Verbetering van de accommodatie voor fietsers op het bedrijfsterrein.....	58
2.8. Verbetering en promotie van fietsroutes naar het bedrijf	59
3. Promotie van het vervoerplan.....	59
4. Evaluatie van de resultaten.....	59
5. Toekomstperspectieven voor het bedrijfsvervoerplan.....	59

Plan de transport du MET (Namur, Belgique).....	60
1. Description et objectifs du projet.....	60
2. Inventaire des mesures.....	60
3. Campagne de promotion du plan.....	61
4. Evaluation des résultats.....	61
5. Perspectives d'évolution du projet.....	61
Plan de Transport de la Sabena (Bruxelles, Belgique).....	62
1. Description et objectifs du projet.....	62
2. Inventaire des mesures.....	63
3. Campagne de promotion du plan.....	63
4. Evaluation des résultats.....	64
5. Perspectives d'évolution du projet.....	65
Plan de transport de Kraft (Brème, Allemagne).....	66
1. Description et objectifs du projet.....	66
2. Inventaire des mesures.....	68
3. Evaluation des résultats.....	69
4. Perspectives d'évolution du plan.....	71
Plan de transport de Boots sur le site de Beeston (Nottingham, Angleterre).....	72
1. Description et objectifs du projet.....	72
2. Inventaire des mesures.....	73
3. Campagne de promotion.....	75
4. Evaluation des résultats.....	76
5. Perspectives d'évolutions du projet.....	76
3.3. Mesures répertoriées dans la base de données	77
3.4. Sélection de 10 mesures susceptibles d'influencer les déplacements domicile-travail	82

3.5. Evaluation des dix mesures sélectionnées	83
---	----

Mesure 1 : Incitation des entreprises à réaliser des plans de transport d'entreprise	84
---	-----------

1. Synthèse de l'évaluation sur base des interviews.....	84
1.1. Acceptabilité	84
1.2. Faisabilité	88
1.3. Efficacité	92
2. Evaluation complémentaire.....	93

Mesure 2 : Flexibilité des horaires de travail en entreprise	96
---	-----------

1. Synthèse de l'évaluation sur base des interviews.....	96
1.1. Acceptabilité	96
1.2. Faisabilité	97
1.3. Efficacité	99
2. Evaluation complémentaire.....	100

Mesure 3 : Obligation pour les employeurs de faire payer le prix du parking à leurs employés ou de donner une prime aux employés qui n'utilisent pas de places de parking.....	101
---	------------

1. Synthèse de l'évaluation sur base des interviews.....	101
1.1. Acceptabilité	101
1.2. Faisabilité	103
1.3. Efficacité	106
2. Evaluation complémentaire.....	107

Mesure 4 : Restriction du nombre de parking des entreprises.....	109
---	------------

1. Synthèse de l'évaluation sur base des interviews.....	109
1.1. Acceptabilité	109
1.2. Faisabilité	110
1.3. Efficacité	112
2. Evaluation complémentaire.....	113

Mesure 5 : Mise en place de parkings vélos, de douches et de vestiaires au sein des entreprises..... 115

1. Synthèse de l'évaluation sur base des interviews.....	115
1.1. Acceptabilité	115
1.2. Faisabilité	116
1.3. Efficacité	117
2. Evaluation complémentaire.....	119
2.1. Huidig fietsgebruik en potentieel voor fietsmaatregelen	119
2.2. Effecten.....	120

Mesure 6 : Mise en place de systèmes de remboursements des déplacements domicile-travail qui privilégient les modes de transport durables..... 122

1. Synthèse de l'évaluation sur base des interviews.....	122
1.1. Acceptabilité	122
1.2. Faisabilité	122
1.3. Efficacité	128
2. Evaluation complémentaire.....	128
2.1. La voiture de société	131
2.2. La voiture individuelle.....	132
2.3. Le covoiturage.....	132
2.4. Les transports en commun.....	133
2.5. Le vélo	133
3. Evaluation générale de la mesure 6 dans une optique de mobilité durable	134

Mesure 7 : Exonération, pour l'employeur, des cotisations à l'ONSS pour les primes accordées pour l'utilisation de modes de transport durables et exonération d'impôt, pour l'employé bénéficiaire, du montant total de la prime 135

1. Synthèse de l'évaluation sur base des interviews.....	135
1.1. Acceptabilité	135
1.2. Faisabilité	135
1.3. Efficacité	136
2. Evaluation complémentaire.....	137

Mesure 8 : Collaboration entre les sociétés de transport public et les entreprises pour améliorer la desserte des zonings.....	139
1. Synthèse de l'évaluation sur base des interviews.....	139
1.1. Acceptabilité	139
1.2. Faisabilité	139
1.3. Efficacité	143
2. Evaluation complémentaire.....	144
Mesure 9 : Organisation du covoiturage	146
1. Synthèse de l'évaluation sur base des interviews.....	146
1.1. Acceptabilité	146
1.2. Faisabilité	147
1.3. Efficacité	151
2. Evaluation complémentaire.....	152
Mesure 10 : Développement du télétravail	154
1. Synthèse de l'évaluation sur base des interviews.....	154
1.1. Acceptabilité	154
1.2. Faisabilité	155
1.3. Efficacité	157
2. Evaluation complémentaire.....	158
3. Impact van telewerken op de mobiliteit.....	158
4. de huidige penetratie van tele(thuis)werken.....	158
5. Effecten van tele(thuis)werken op de vervoer- en verplaatsingspatronen.....	159
5.1. Substitutie- en generatie-effecten (algemeen).....	159
5.2. Becijferde effecten van tele(thuis)werken.....	161
6. Het potentieel van tele(thuis)werken.....	162
3.6. Publication et diffusion d'une brochure de sensibilisation	170
3.7. Remarques générales	171
4. Conclusions et recommandations.....	172
4.1. Des considérations générales	172
4.2. Recommandations portant sur les dix mesures évaluées	174
4.3. Conclusion générale de l'étude	181

LISTE DES ANNEXES

(présentées dans un rapport séparé)

- Annexe 1 : Liste des membres du comité d'accompagnement et du Users Group*
 - Annexe 2 : Liste des projets européens identifiés*
 - Annexe 3 : Questionnaires national et international*
 - Annexe 4 : Fiches de synthèse relatives à l'enquête nationale*
 - Annexe 5 : Fiches de synthèse relatives à l'enquête internationale*
 - Annexe 6 : Structure d'analyse des études de cas*
 - Annexe 7 : Questionnaire d'évaluation des mesures*
 - Annexe 8 : Liste des organisations et personnes interviewées lors de l'évaluation des dix mesures*
- Brochure de sensibilisation jointe au rapport :*
Pistes et outils pour une gestion durable des déplacements domicile-travail

1. INTRODUCTION

1.1. Importance de l'étude dans le cadre du programme

L' "Etude des instruments influençant la mobilité engendrée par les générateurs de trafic " a été menée collectivement par l'Institut Wallon, Langzaam Verkeer et le Service d'Economie des Transports de l'Université de Liège. Cette étude, réalisée pour le compte des Services fédéraux des affaires Scientifiques, Techniques et Culturelles, s'inscrit dans le cadre du programme fédéral « Mobilité durable » adopté dans le « Plan d'appui scientifique à une politique de développement durable » (1996-2001). La présente étude a débuté en janvier 1998 pour se terminer en novembre 2000. Son objectif principal est d'améliorer les pratiques de gestion de la mobilité en ce qui concerne les trajets domicile-travail.

La gestion de la mobilité est une nouvelle réponse aux problèmes liés à une mobilité sans cesse croissante, en particulier les problèmes liés à la congestion urbaine et à la pollution. La gestion de la mobilité essaie ainsi d'améliorer les pratiques de mobilité en incitant les individus à modifier leur comportement de déplacement par la mise en œuvre d'un ensemble de mesures. Le projet de recherche s'inscrit dans cette problématique.

Les mesures sélectionnées dans le cadre de cette étude s'inscrivent dans l'ensemble des mesures pour assurer à long terme une mobilité et une accessibilité accrues en intégrant à la fois des objectifs de croissance économique, de solidarité et de sauvegarde de l'environnement, trois conditions essentielles pour un développement durable.

La publication d'une brochure de sensibilisation reprenant les principaux résultats de l'étude vise à sensibiliser tous les acteurs ayant un certain niveau de pouvoir en matière de mobilité. Cet outil de sensibilisation qui représente l'objectif ultime de la présente étude s'intègre parfaitement au cœur d'une politique de mobilité durable.

1.2. Objectifs

Le but de la recherche est d'identifier un certain nombre de mesures liées à la gestion de la mobilité et qui peuvent être acceptables, réalisables et efficaces du point de vue de la mobilité durable. Autrement dit, il faut que les mesures proposées puissent être applicables en Belgique et qu'elles aboutissent à un transfert modal vers un moyen de transport plus durable notamment en permettant une réduction des effets négatifs sur l'environnement.

L'objectif principal est de formuler des recommandations concernant les mesures qui pourraient être utilisées dans notre pays pour influencer la mobilité des individus et ceci principalement en matière de déplacements domicile-lieu de travail.

1.3. Résultats attendus

Après la réalisation d'un inventaire des mesures existantes et potentielles influençant les déplacements domicile-lieu de travail au niveau national et international (constitution d'une base de données de 145 mesures), dix mesures ont fait l'objet d'une évaluation particulière au niveau de l'acceptabilité, de la faisabilité et de l'efficacité. Au terme de l'étude, l'équipe de recherche se propose de rédiger (en français et en néerlandais) une brochure reprenant les principaux résultats de la recherche.

Cette brochure qui présente de manière très pratique les dix mesures sélectionnées et évaluées dans le cadre de la recherche est avant tout un outil de sensibilisation adressé à tous les acteurs ayant un certain niveau de pouvoir en matière de mobilité (les entreprises, tant privées que publiques, les administrations, les sociétés de transport public, les communes, ...)

2. METHODOLOGIE

La recherche a été menée en suivant les étapes suivantes.

2.1. Constitution d'un groupe d'utilisateurs (Users Group)

Dès la première phase de la recherche, l'équipe de recherche a formé un groupe d'utilisateurs : une quarantaine de personnes ont ainsi été contactées (les membres de ce groupe sont repris dans l'annexe 1).

Au cours de différentes réunions organisées par l'équipe de recherche, il a été demandé aux membres du Users Group de collaborer à la recherche en faisant part de leurs expériences, conseils et souhaits. Quatre réunions avec le Users Group ont ainsi été organisées : le 1^{er} juillet 1998, le 4 février 1999, le 16 mai 2000 et le 6 octobre 2000.

2.2. Constitution d'une base de données

Un inventaire des mesures existantes et potentielles, susceptibles d'influencer les déplacements a été effectuée à partir d'une revue de la littérature et des projets européens (cf. annexe 2) ainsi qu'à partir de questionnaires envoyés à des experts nationaux et internationaux (cf. annexe 3).

Le questionnaire national distinguait 5 niveaux/domaines : fiscalité, obligations sociales de l'employeur, sociétés de transport public, niveau fédéral, régional ou local et enfin au niveau du site. Ce questionnaire a été envoyé à 55 personnes (membres du comité d'accompagnement, du Users Group et autres) compétentes en matière de transport, de mobilité et de fiscalité. Les fiches de synthèse relatives à l'enquête nationale sont reprises à l'annexe 4.

Alors que le questionnaire national visait à obtenir des suggestions et des commentaires sur des mesures potentielles, le questionnaire destiné aux experts étrangers s'attachait avant tout à obtenir des informations sur les mesures appliquées dans les pays concernés, tout en demandant aux experts de les commenter. Nous avons choisi de nous intéresser aux pays suivants : Angleterre, France, Pays-Bas et Etats Unis. Les fiches de synthèse relatives à l'enquête internationale sont reprises à l'annexe 5.

Afin de compléter utilement l'état de l'art, des études de cas ont été analysées en profondeur (l'annexe 6 présente la structure d'analyse de ces études de cas). Différents projets de plans de transport ayant pour cible les déplacements domicile-lieu de travail ont finalement été évalués sous différents aspects (objectifs, moyens financiers, résultats).

A partir des différentes informations récoltées, une base de données réalisée en Access 2 contenant 145 mesures a ainsi été conçue et les différentes mesures répertoriées ont été classées en 9 catégories distinctes.

- Catégorie 1 : Aménagement du territoire
- Catégorie 2 : Avantages accordés par l'employeur
- Catégorie 3 : Fiscalité
- Catégorie 4 : Information et sensibilisation
- Catégorie 5 : Infrastructures
- Catégorie 6 : Législation et réglementation du travail
- Catégorie 7 : Services
- Catégorie 8 : Tarification et péages
- Catégorie 9 : Télématique

2.3. Sélection de dix mesures

Parmi cette liste, dix mesures susceptibles d'influencer plus particulièrement les déplacements domicile lieu de travail ont été sélectionnées. Cette sélection s'est basée sur les informations récoltées lors de l'inventaire des mesures mais aussi sur l'expérience des membres de l'équipe de recherche et sur l'avis d'experts consultés dans ce but. Nous avons aussi recueilli notamment l'opinion des membres du Users Group.

La sélection des mesures s'est faite par étapes et s'est basée sur différents critères:

1. **Le type** : Le type de mesure concerne la cible visée à savoir les déplacements domicile-travail (type 1), les déplacements des travailleurs (type 2) qui comprennent aussi les voyages d'affaires et enfin les déplacements en général (type 3). Les mesures de type 1 concernant spécifiquement les déplacements domicile-travail ont bien sûr été privilégiées par rapport aux mesures de type 3 notamment, relatives aux déplacements en général.
2. **La catégorie** : Les mesures ayant été classées dans différentes catégories (tarification, information, télématique, législation,...), la sélection s'est attachée à ce qu'aucune de ces catégories ne soit sur-représentée.
3. **La source** : Pour chaque mesure, les différentes sources qui y font référence ont été répertoriées. Il peut s'agir de documents, d'études de cas, d'experts ayant cité les mesures.
4. **L'application** : Il a été tenu compte du fait que la mesure ait déjà été appliquée avec succès dans différents sites.

2.4. Evaluation des dix mesures sélectionnées

Les 10 mesures sélectionnées ont été évaluées sur le plan de leur acceptabilité, leur faisabilité et leur efficacité :

- l'acceptabilité : la mesure sera-t-elle facilement acceptée par les différentes instances concernées (employeurs, employés, syndicats, ...)?
- la faisabilité : la mesure est-elle facilement réalisable et/ou sans trop de frais ou suppose-t-elle des procédures compliquées et/ou chères?
- l'efficacité : la mesure mènera-t-elle à une diminution de l'usage de la voiture dans les déplacements domicile- lieu de travail?

Afin de donner une réponse à toutes ces questions, des interviews en face à face (45 personnes rencontrées par l'ensemble des partenaires) ont eu lieu avec les principales parties concernées, notamment les représentants des employeurs et employés, sociétés de transport public, villes, administrations, partis politiques et experts. Il a été demandé à la personne interviewée de coter les mesures sélectionnées et ceci pour chacun des trois critères. Lors de l'interview, on a cherché à identifier les raisons sous-jacentes à l'attribution de certaines cotations et à analyser en détails certains points spécifiques en fonction de la spécialité de la personne interviewée. Le questionnaire de l'enquête est présenté dans l'annexe 7 et la liste des personnes et organisations interviewées figure dans l'annexe 8.

2.5. Diffusion des résultats

Il est essentiel de rendre disponible les résultats de la recherche afin de sensibiliser tous les niveaux de compétence. Il s'agit de faire connaître à tous les décideurs les outils qu'ils peuvent utiliser pour optimiser les déplacements domicile-lieu de travail dans une optique de mobilité durable. A cette fin, une brochure reprenant les résultats les plus importants a été réalisée. Le but est de sensibiliser les différents acteurs de la vie économique à la problématique des trajets domicile-lieu de travail en leur proposant certaines mesures qui pourraient être mises en œuvre dans le cadre d'une politique de mobilité durable.

3. RESULTATS

La recherche a fait l'objet de 5 rapports intermédiaires rédigés de commun accord par les trois partenaires, chaque rapport comprenant un état d'avancement des travaux et les perspectives et objectifs de la période à venir ainsi que plusieurs annexes plus détaillées. Au terme de l'étude, une brochure de sensibilisation a été publiée et diffusée.

- Premier rapport intermédiaire : juin 1998 ;
- Deuxième rapport intermédiaire : février 1999 ;
- Troisième rapport intermédiaire : juillet 1999 ;
- Quatrième rapport intermédiaire : janvier 2000 ;
- Cinquième rapport intermédiaire : juin 2000 ;
- Brochure de sensibilisation : décembre 2000.

Au cours des différentes phases de la recherche, et selon la méthodologie proposée, différents résultats ont été obtenus. Nous les reprenons successivement ci-après.

3.1. Mesures appliquées par pays

A partir du questionnaire envoyé à des experts internationaux, des informations ont été obtenues sur les mesures appliquées dans les 4 pays suivants : Angleterre, France, Pays-Bas et Etats-Unis. La synthèse des mesures par pays est présentée ci-après.

SYNTHÈSE DES MESURES APPLIQUÉES EN ANGLETERRE

(CORRESPONDANT PRINCIPAL : MR. BRADSHAW DU "TRANSPORT STUDIES GROUP" DE L'UNIVERSITÉ DE WESTMINSTER)

1. Synthèse des mesures appliquées dans le pays

1.1. Fiscalité

Taxes liées à l'acquisition ou à l'immatriculation d'un véhicule

Taxes liées à la possession d'un véhicule

- Il existe une taxe annuelle de circulation fixée sur une base annuelle (elle est plus importante pour les véhicules de transport). Depuis toujours, elle est basée sur la cylindrée du moteur. En juin 1999, la taxe de circulation sera réduite de 55 £ pour les petites voitures de 1100 cc et moins, elle s'élèvera donc à 100 £. Pour les autres cylindrées, la taxe annuelle augmentera de 5 £ pour atteindre 155 £.
- Les véhicules à moteur diesel font l'objet d'une taxation plus importante.
- Il n'existe pas de lien entre la fiscalité automobile et le résultat du contrôle technique.

Taxes liées à l'utilisation d'un véhicule

- Il y a moins d'accises sur le carburant non plombé (essence sans plomb). Elles augmentent cette année de 3.79 pounds par litre (une augmentation de 9 %) pour l'essence sans plomb, 4.75 p./litre pour l'essence plombée et 6.14 p./l pour le diesel.
- Le coût de départ pour posséder une voiture est élevé mais le coût par km de l'utilisation d'une voiture est relativement bas. C'est pourquoi les personnes qui possèdent une voiture ne sont pas encouragées à utiliser les autres moyens de transport.

Fiscalité directe et déductions autorisées

- Le coût du déplacement domicile-travail n'est pas déductible fiscalement.
- En ce qui concerne les déductions fiscales pour les voyages d'affaire, la Grande Bretagne n'autorise pas les déductions fiscales pour les trajets de navetteurs et pour les dépenses relatives aux voyages d'affaires. Beaucoup d'employeurs paient une indemnité par kilomètre pour les voitures et les motos lorsqu'il s'agit de voyages d'affaire mais le fisc taxe ces indemnités au taux marginal.
- Les employés qui reçoivent un pass pour utiliser les transports en commun sont taxés pour cet avantage par l'impôt sur les revenus personnels.
- En ce qui concerne le stationnement sur le lieu du travail, les places de parking gratuites sont encore actuellement le seul avantage pour les employés qui puisse être fourni sans imposition.
- Les employés utilisant un autre mode de transport que la voiture ne bénéficient pas d'avantages fiscaux.
- Les employés possédant une voiture de société sont taxés au taux marginal de l'impôt sur le revenu ou sur un montant basé à 35% de la liste des prix de la voiture et des accessoires. L'impôt sur le revenu payé est sensé représenter les bénéfices issus de l'usage privé de la voiture de

société (ceci incluant l'assurance, les frais d'entretien). Dès 2002, l'imposition des voitures de société sera basée sur les émissions de CO₂ plutôt que sur le kilométrage. Le kilométrage effectué pour des déplacements d'affaire ainsi que les différentes remises accordées seront réduites dès mai 1999. Le système basé sur le kilométrage encourage les conducteurs à effectuer beaucoup de kilomètres pour affaires afin de réduire leurs feuilles d'impôt, le nouveau régime, quant à lui, taxera le bénéficiaire en fonction des émissions de la voiture.

Les politiques en matière de voiture de société sont difficilement modifiables car celle-ci représente un symbole, un statut dans l'organigramme très british de l'entreprise et ceci est d'ailleurs illustré par le fait que 65 % des nouvelles voitures vendues sont acquises par les sociétés.

- Le système de taxation en UK est biaisé en faveur de la voiture, les taxes devraient veiller à taxer de la même manière tous les modes de transport.

Fiscalité relative à l'intervention de l'employeur dans les frais de déplacements du domicile au lieu de travail

- Le gouvernement anglais est actuellement occupé à estimer les implications du système de taxation sur les plans de transport vert (Green Transport plan) et finance des recherches dans cette optique.
- Si un employeur organise un minibus de ramassage pour ces employés, depuis avril 1999, le Trésor Public ne percevra plus de taxe sur cette avantage en nature pour autant qu'il y ait au moins 17 places dans le bus.

1.2. Obligations sociales de l'employeur

Politique de l'employeur en matière de remboursement des frais de déplacement domicile-travail

- Il n'existe pas de prime abord de règles pour la répartition du budget alloué par l'employeur entre les différents modes de transport. Il n'y a de plus aucune obligation pour l'employeur en matière des déplacements domicile-travail à moins que le lieu de travail se situe hors d'une zone normale de travail, auquel cas l'employeur rembourse les coûts du trajet.

Mise en place d'accords cadres par secteur ou par entreprise

- Certains secteurs, par exemple, la restauration/hôtel, où les employés doivent travailler suivant un horaire plus particulier (tôt le matin et tard le soir), fournissent des taxis mais ce n'est pas obligatoire. Un service de retour en taxi en (ainsi par exemple, la société BOOTS offre à ses covoitureurs un service de retour en taxi gratuit. Ils n'existent aucune règles particulières dans ce domaine. Il ne semble pas réalisable en Angleterre de modifier les accords sectoriels afin de rendre ceux-ci plus favorables aux modes de transport alternatifs (taxis) comme déjà envisagé précédemment.

Plans de transport d'entreprise

- Il n'existe pas en général d'obligations pour les entreprises de créer un plan de transport d'entreprise mais plusieurs autorités locales ont mis au point une loi (accords section 106) qui demande aux entreprises d'introduire un plan de transport d'entreprise dans leurs nouveaux développements). Les autorités locales fournissent une aide pour le développement de la section 106 mais cela peut être aussi une aide de consultants extérieurs. Plusieurs autorités locales ont développé ce genre de plan pour leur personnel et travaillent en collaboration avec d'autres grands employeurs locaux afin que ceux-ci adoptent ce même genre de plans.

- The Green Commuter Plan est un engagement des autorités locales face à la problématique environnementale combiné au désir d'influencer les conditions locales (qualité de l'air et congestion du trafic) dans une optique de gestion de la mobilité. Par exemple, la ville de Nottingham emploie à plein temps un conseiller en mobilité qui a pour tâche d'encourager, d'informer et de soutenir le développements d'entreprises. En accord avec le "County of Nottinghamshire", Nottingham a réalisé un handbook (1995), un ensemble de mesures pour encourager les employeurs locaux d'adopter des commutants plans pour leur personnel.
- Le transport public en Grande Bretagne a subi durant les années 80 une profonde dérégulation. Ce qui a eu pour résultat une disparition de certains services ou de certaines lignes moins rentables particulièrement en milieu rural, ainsi qu'une irrégularité et une chute de la qualité du service dans les autres zones. Ce qui a eu pour résultat une augmentation de l'usage de la voiture par les navetteurs.
- A Nottingham, il existe un "job ticket" c'est à dire que certains employeurs ont la possibilité de négocier des rabais pour des cartes de voyages avec les opérateurs locaux.

1.3. Sociétés de transport public

Politique générale en matière de transport public

- Les compagnies de transport public n'ont aucune obligation concernant les trajets domicile-travail. La plupart des sociétés de transport en Angleterre sont privées, la société de chemin de fer doit augmenter son offre en période de pointe (seule obligation). Suivant la région, il y a une harmonisation des tickets entre les compagnies de transport (système d'intégration des différents modes de transport). La nouvelle politique encourage l'emploi des modes alternatifs à la voiture. La nouvelle réglementation du chemin de fer devrait faciliter le développement stratégique du rail et assurer que celui-ci contribue pleinement à un système intégré des transports publics.
- L'harmonisation des tickets en Angleterre s'est compliquée suite aux privatisations et varie suivant la région. A Londres, il y a un accord entre le London Transport et les opérateurs du chemin de fer pour permettre aux tickets d'être valable pour tous les services.
- Un système intégré de transport public –concentré premièrement sur le niveau local mais ayant cependant une dimension régionale- offrirait plusieurs avantages et notamment une priorité au transport public à l'intérieur du réseau routier. Les bus, par exemple, devraient jouer un rôle central dans un système de transport durable plus soucieux de l'environnement, les autorités locales ont besoin de pouvoirs plus importants pour s'assurer qu'il fournissent un service de haute qualité.

Actions en faveur des employés ou des employeurs

- CENTRO, le Passenger Transport Executive dans le West Midlands et travel West Midlands, un de ces opérateurs qui travaille actuellement avec la ville de Birmingham city council pour offrir des ristournes sur les tickets pour les employés d'organisations qui s'engagent à introduire un plan de transport d'entreprise.
- A Nottingham, les employeurs peuvent acheter en masse des tickets saisonniers à un taux réduit et réduction totalement répercutées sur leurs employés. Le transport de Londres est aussi en relation avec plusieurs employeurs pour fournir des tickets adaptés à leur besoin.

1.4. Politiques nationales, régionales ou locales

Equilibre voiture/modes de transport durables au niveau des dépenses publiques

- Il sera demandé aux autorités locales de réaliser des plans de transport locaux pour l'année prochaine dans lesquels elles présentent leurs desiderata en matière de dépenses en capital. Etant donné que la politique du gouvernement est maintenant en faveur des modes de transport durables, il est clair que les plans soutenant cette politique ont plus de chances d'obtenir des fonds. Bien qu'il n'existe aucune obligation dans le partage du budget en particulier. Le nouveau système étant de toute façon basé sur l'ancien système.
- Les autorités locales ont une obligation de soutenir certains services socialement nécessaire.
- Le gouvernement veut opérer un changement dans sa politique afin de favoriser les transports publics : promotion du bus (propositions 'Bus Working Group'), du vélo et de la marche.
- Ces dernières années, le gouvernement a adopté, dans le cadre de son livre vert (Green Paper Transport), une série de mesures pour lutter contre les différents coûts engendrés par l'augmentation du trafic :
 - Depuis 1979, plus de 24 billion £ ont été dépensés, pour réduire la pollution, sous forme d'investissements dans le réseau routier national.
 - Il y a eu de nombreux investissements dans les transports publics, incluant l'électrification de la principale ligne de la côte Est et du tunnel sous la manche.
 - De nouvelles sources de fonds ont été récoltées au travers d'initiatives financières privées pour des projets comme The Dartford Bridge et l'Express d'Heathrow.
 - Diverses mesures visant à la réduction des émissions dues au transport dans les zones urbaines. L'objectif étant de réduire le niveau d'émissions de CO₂ afin d'être au niveau qui était le sien en 1990.
 - De nouveaux accords ont vu le jour au niveau du financement du transport local, encourageant ainsi les autorités locales à avoir une vue plus stratégique des besoins locaux en transport. La nouvelle politique à suivre vise une réduction du besoin de voyager.

Politique de stationnement

- le gouvernement central donnent les lignes directrices à respecter par les autorités locales en matière de parking. Les autorités locales ont cependant aussi leurs propres règlements de parking. Il est question d'autoriser les autorités locales à pouvoir taxer les espaces de parking non-résidentiels privés durant la prochaine législation.

Ceci permettrait d'augmenter l'efficacité avec laquelle le réseau routier est utilisé et refléterait plus clairement les coûts sociaux et environnementaux. L'introduction d'une taxation ferait l'objet d'une décision locale et tout revenu serait dépensé localement pour le financement du transport public et pour l'amélioration de l'infrastructure.

- Jusque récemment, les gouvernements locaux déterminaient le nombre minimum de places de parking qui devaient être fournies lors de la construction de nouvelles entreprises. Cette réglementation a été modifiée afin de spécifier le nombre maximum de places de parking autorisées. A Nottingham, on a l'habitude de limiter le nombre de places de parking qui peuvent être construites sur les centres commerciaux.
- Plusieurs entreprises à Nottingham ont institué des droits de parking comme partie intégrante de leur plan de transport. Dans le même ordre d'idée, le BBA Heathrow a récemment lancé une offre dans laquelle la plupart des 3000 employés qui ont renoncé à leurs places de parking volontairement reçoivent une déduction fiscale de 200 livres.

- Il ne semble pas que les villes reçoivent des subsides pour la création d'aires de park and ride.

Gestion de la mobilité par une politique appropriée d'occupation du sol

- Chaque autorité locale développe ses propres politiques d'utilisation du sol en accord avec la " policy planning guidance" (PPG) produite par le gouvernement central. L'actuel PPG en transport encourage le développement dans des aires accessible aux transports publics, vélo et marche afin de décourager l'emploi de la voiture.
- Les autorités locales doivent développer des plans de transport local et des stratégies de réduction du trafic. Dans certaines aires où la qualité de l'air est pauvre, elles devront développer des stratégies pour remédier à ce problème. Les plans de gestion de la mobilité locale ne sont pas obligatoires mais les autorités locales n'obtiendront aucun fonds pour leurs mesures de transport si elles n'en produisent pas un.
- Il existe des initiatives pour réduire la quantité du fret transporté par route afin de le transférer vers le rail. La tendance à de plus gros camions apparaît incompatible avec cet objectif mais il serait peut-être possible d'autoriser ces véhicules à emprunter certaines routes.
- En ce qui concerne les grandes routes, l'accent sera mis sur une plus grande utilisation des capacités du réseau routier existant, sur une diminution des goulots d'étranglement par des constructions mineures et par une amélioration de la gestion du trafic.

Road pricing

- Toute introduction de péages autoroutiers devrait être accompagnée par différentes mesures afin d'éviter ou minimiser une diversion ou un contournement de ces péages. Par exemple, une vignette pour les camions utilisant le réseau routier.

Règles à respecter dans le cadre de l'implantation d'une activité

- Les standards de parking sont installés par chaque autorité locale et varie suivant les différentes utilisations du terrain. Il n'y a pas, par exemple, d'espaces pour les covoitureurs.
- Les candidats bâtisseurs d'un nouveau site sont obligés d'influencer le choix modal des futures occupants du site sauf si les accords de la section 106 sont utilisés.

Autres politiques de soutien

- Le livre vert du transport (Green Paper Transport) de l'ancien gouvernement se concentre sur le transport domestique en Angleterre. Il ressort de ce débat national plusieurs thèmes que le gouvernement se propose de suivre :
 - Meilleure planification de l'infrastructure du transport ;
 - Meilleure utilisation de l'infrastructure existante ;
 - Réduction de l'utilisation de la voiture, spécialement en ville ; donner plus de pouvoir de décision au niveau local ;
 - Favoriser les investissements en transport public au détriment des routes ;
 - Réduire l'impact du transport routier par route ;
- Le Livre Blanc en matière de transport (White Paper on Transport juin 1998) est signe tangible des intentions du présent gouvernement de se concentrer sur les problèmes environnementaux et sa volonté de prendre des mesures dans ce domaine. Le conseil municipal est maintenant autorisé à taxer les conducteurs pénétrant dans les centres villes ; les employeurs peuvent être

taxés sur les places de parking qu'ils fournissent à leurs travailleurs et des péages peuvent être installés afin de faire payer pour l'usage des autoroutes ou autres routes importantes.

1.5. Au niveau du site

Politique de gestion des places de parking privées

- Chaque autorité locale met en place leurs propres standards en matière de parking (p.e. le nombre de places de parking autorisées pour de nouvelles installations) sauf que leurs propres politiques concernant les autres aspects du parking. Mais le gouvernement central émet une Policy Planning Guidance qui doit être suivie par les autorités locales.
- La majorité des hôpitaux et quelques universités font payer les frais de parking à leurs employés.
- Une politique envisageant la réduction du nombre de places de parking existantes est uniquement envisageable si elle fait partie d'un accord d'aménagement du territoire pour un nouveau développement et si elle coïncide avec l'introduction d'un plan de transport d'entreprise (si une organisation a une réserve de places de parking supérieure à ce qui est demandé par les normes de stationnement alors elle sera autorisée à réduire son nombre d'espace.

2. Synthèse des suggestions

2.1. Mesures intéressantes

- Les employés possédant une voiture de société sont taxés au taux marginal de l'impôt sur le revenu ou sur un montant basé à 35% de la liste des prix de la voiture et des accessoires. L'impôt sur le revenu payé est sensé représenter les bénéfices issus de l'usage privé de la voiture de société (ceci incluant l'assurance, les frais d'entretien). Le système de taxation en UK est biaisé en faveur de la voiture, les taxes devraient veiller à toucher de la même manière tous les modes de transport.
- Il n'y a pas d'obligation pour l'employeur de rembourser les frais de déplacement domicile-travail sauf dans le cas d'un travail occasionnel à l'extérieur.
- Plusieurs autorités locales ont mis en place une loi (accords section 106) qui demande des plans de transport d'entreprise (pas une obligation). Les autorités locales fournissent une aide pour le développement de la section 106 mais cela peut être aussi une aide de consultants extérieurs. Plusieurs autorités locales ont développé ce genre de plan pour leur personnel et travaillent en collaboration avec d'autres grands employeurs locaux pour la promotion de ce genre de plans.
- La plupart des sociétés de transport en Angleterre sont privées, la société de chemin de fer doit augmenter son offre en période de pointe (seule obligation). Suivant la région, il y a une harmonisation des tickets entre les compagnies de transport (système intégré des transports).
- Il existe des tickets saisonniers pour employés de société possédant un plan de transport.
- Le gouvernement central donne les lignes directrices à respecter par les autorités locales en matière de parking. Les autorités locales ont cependant aussi leurs propres règlements de parking. Il est question d'autoriser les autorités locales à pouvoir taxer les espaces de parking non-résidentiels privés durant la prochaine législation.

2.2. Mesures peu intéressantes ou difficilement applicables

- Le système de job tickets ne sera pas largement accepté si il bénéficie à tous les employés.

2.3. Mesures pas intéressantes

- Il n'y a pas d'avantages fiscaux pour les employés utilisant un autre mode de transport que la voiture.

2.4. Mesures en cours d'élaboration

- Il existe des propositions pour une taxation plus faible des véhicules les moins polluants.
- Le gouvernement anglais est actuellement occupé à estimer les implications du système de taxation sur les Green Transport plan et finance des recherches dans cette optique.
- La récente politique de transport publiée en Angleterre, encourage "Bus quality partnership" qui autorise les autorités locales travaillant en partenariat avec les bus opérateurs (parfois des employeurs) à fournir de meilleurs services. Le système du ticket intégré est aussi encouragé.
- La nouvelle politique de transport énoncent des pouvoirs pour permettre aux autorités locales de taxer les espaces de parking non-résidentiels. Il est peu probable que la législation dans ce domaine soit introduite durant la session actuelle du parlement.

2.5. Remarques

- Il serait intéressant de taxer plus conséquemment les véhicules les plus polluants. Les dernières avancées technologiques en matière de consommation de carburant des voitures sont en train de détourner les particuliers des grosses voitures.
- Les taxes automobiles devraient tenir compte des caractéristiques techniques et environnementales des véhicules.
- Les accises sur le carburant augmentent graduellement mais la différence n'est pas assez importante pour décourager l'emploi de la voiture. Les particuliers considèrent que le coût de l'automobilisme est bas comparé à celui des transports publics, le coût du km parcouru étant relativement faible. La plupart des coûts induits (achat, assurance, taxe) ne sont pas réalisés dans le montant de l'utilisation, ainsi les gens ressentent le besoin d'obtenir la valeur de l'argent en utilisant leur voiture pendant toute la journée.
- Le système actuel en Angleterre a plutôt tendance à décourager les employeurs d'offrir des avantages aux personnes à l'emploi de transport durable mais le ministère des finances répugne à changer les règles.
- Il semble que si les job tickets doivent être achetés par leur employés, cette idée ne serait sans doute pas largement acceptée, bien qu'à Londres plusieurs employeurs ont dit qu'ils seraient prêts à payer plus si le transport public était amélioré. Ce serait peut être une façon d'obtenir des fonds supplémentaires pour les transports publics.
- Si la taxation de place de parking est introduite, elle devrait être accompagné par des tax breaks sur les modes de transport durables pour encourager l'adoption de Green commuter Plan.

SYNTHÈSE DES MESURES APPLIQUÉES EN FRANCE

(CORRESPONDANT PRINCIPAL : MR. VINCENT DU CERTU DE LYON ET MR. PATTRICE DU CENTRE D'ETUDES
TECHNIQUES DE L'EQUIPEMENT NORD-PICARDIE)

1. Synthèse des mesures appliquées dans le pays

1.1. Fiscalité

Taxes liées à l'acquisition ou à l'immatriculation d'un véhicule

- TVA de 20,6% sur tous véhicules.
- Pas de taxe à la mise en service.
- Carte grise à l'achat d'un véhicule neuf ou d'occasion en fonction de la puissance fiscale. C'est une ressource des régions.

Taxes liées à la possession d'un véhicule

- Vignette annuelle pour circuler (et non pour posséder). La vignette dépend de la cylindrée et de l'âge du véhicule. Elle est versée aux différents départements qui fixent eux-mêmes les taux en F/ Cheval fiscal (demi tarif pour les véhicules de plus de 5 ans). Cela favorise les véhicules anciens, ce qui est bien en terme d'équité mais pas au niveau environnemental. Depuis 1982 (décentralisation), le taux est fixé par les départements. La disparité des taux des vignettes a entraîné des fuites vers le département au taux le plus faible (la Marne). D'où le nombre très important de véhicules immatriculés dans ce département (plaques finissant par 51). Le phénomène concerne surtout les grandes flottes de véhicules individuels (loueurs...) et de véhicules utilitaires (poids-lourds...). Depuis 1998, le niveau de la vignette est encadré au niveau national afin de rendre plus difficile une délocalisation artificielle de ces véhicules.
- Véhicules électriques : Dispositions fiscales (en termes d'amortissement) favorables aux véhicules électriques de sociétés, gratuité du stationnement dans certaines villes, tarification spécifique des assurances, l'électricité ne subit pas de taxe équivalente à celle des véhicules thermiques (TIPP= taxe intérieure sur les produits pétroliers), incitation à l'achat de véhicules électriques (bonus de 5000 FRF)

Taxes liées à l'utilisation d'un véhicule

- La taxation de l'usage est traditionnellement forte et concerne essentiellement les carburants. La taxe intérieure sur les produits pétroliers représente environ 90% du prix du litre d'essence. La taxation est très favorable au GPL et favorable au diesel mais le gouvernement vient de décider de remonter le prix du diesel (gazoil) en plusieurs années pour le rapprocher de celui de l'essence. Cette mesure est controversée car elle n'est pas indépendante de la politique de production française de moteurs diesels.

Il existe une faible différence entre l'essence avec et sans plomb (l'essence avec plomb disparaît progressivement avec l'évolution du parc). L'essence sans plomb est moins taxée que la super avec plomb.

Fiscalité directe et déductions autorisées

- Déduction possible des frais de déplacements pour le calcul de l'impôt sur les revenus. Toute personne peut choisir dans sa déclaration fiscale annuelle soit un abattement de 10% soit un abattement (plafonné correspondant à ses frais réels de transport (pour un éloignement maximum de 30 km)) quelque soit le mode. Le calcul est effectué suivant la formule : Coût km (estimé par les services fiscaux en fonction de la puissance) X distance (1 aller-retour par jour)
- L'usage privé d'une voiture de société est en principe considéré comme un avantage en nature mais repose sur un système déclaratif.

Fiscalité relative à l'intervention de l'employeur dans les frais de déplacements du domicile au lieu de travail

- Les entreprises de plus de 10 salariés doivent, dans les villes qui l'ont institué, participer au financement des Transports Publics (entre 0,5 et 1,75% de la masse salariale). Les entreprises qui organisent les déplacements domicile/travail de leurs employés en sont exonérés. Cette taxe locale originale s'appelle le Versement Transport. Elle date des années 70.

1.2. Obligations sociales de l'employeur

Politique de l'employeur en matière de remboursement des frais de déplacement domicile-travail

- Les entreprises de plus de 10 salariés dans les agglomérations qui le décident sont assujetties au Versement Transport, taxe sur les salaires affectée à l'amélioration et au développement des transports en commun (taux variable fixé localement dans les limites et conditions définies par l'Etat).
- En région parisienne, les entreprises remboursent une partie des abonnements en transport public (Carte orange payée par les utilisateurs). Hors région parisienne, pas d'obligations de l'employeur en matière de remboursement des frais de déplacements domicile-travail de ses employés.
- La tendance est à l'encouragement du covoiturage.

Mise en place d'accords cadres par secteur ou par entreprise

- Il est simplement recommandé aux collectivités locales d'impliquer les entreprises dans les PDU (Plans de Déplacements Urbains relancés récemment par la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie).

1.3. Sociétés de transport public

Politique générale en matière de transport public

- Les exploitants des dites sociétés mettent en place les décisions arrêtées par les collectivités locales responsables dans ce domaine (Autorités Organisatrices) au niveau de l'agglomération. Les formules d'abonnement varient suivant les agglomérations. Les coopérations en particulier tarifaires entre les Autorités Organisatrices sont libres, il n'existe donc pas de règles sur les harmonisations tarifaires.
- Il existe également des initiatives en matière de "Titres intégrés" (ex: Train + Bus...) dans certaine agglomération ou Région.

1.4. Politiques nationales, régionales ou locales

Equilibre voitures/modes de transport durables au niveau des dépenses publiques

- Les recettes tarifaires des sociétés de transports publics ne couvrent que 50% en moyenne des coûts d'exploitation. Si on compte les investissements, on tombe à 25%.

Politique de stationnement

- Les villes reçoivent parfois des subsides pour créer des parkings de dissuasion à l'initiative des Régions notamment (au niveau des gares SNCF en particulier).
- Il existe diverses mesures en faveur du véhicule électrique (plan national, accord partenarial avec les constructeurs).
- La loi sur l'air oblige les collectivités publiques de plus de 10 personnes à acquérir des véhicules "propres" (GNV, GPL, Electricité) - 20% minimum des achats.

Gestion de la mobilité par une politique appropriée d'occupation du sol

- Il y a plusieurs instruments de planification, issus de la loi d'orientation des transports intérieurs de 1982 :
 - Au niveau national, des schémas directeurs routiers et ferroviaires.
 - Au niveau régional, des schémas régionaux de transport.
 - Au niveau départemental, des schémas départementaux de transport.
 - Au niveau local, des plans de déplacement urbains (PDU) et des dossiers de voirie d'agglomération (DVA). Depuis 12/96, les PDU sont obligatoires dans toutes les agglomérations de + de 100 000 habitants (60 agglomérations concernées).

Road pricing

- Il y a en France 2 exemples de péage urbain en cours et qui marchent : le tunnel Prado carénage à Marseille et l'autoroute A 14 en région parisienne (la gratuité est offerte aux habitués qui sont plus de trois dans la même voiture) et deux échecs récents pour des problèmes d'acceptabilité ; l'un à Toulouse et l'autre à Lyon. Quant aux autoroutes interurbaines, elles sont, sauf exception, rarement payantes sur le principe de la gestion par concession.

Règles à respecter dans le cadre de l'implantation d'une activité

- Les plans d'occupation des sols communaux imposent en général un nombre de places minimum en fonction du projet. Mais la politique de stationnement apparaît de plus en plus comme une clé de la régulation des modes pour les pendulaires et des idées d'inversion de tendance de ces règles pour les bureaux commencent à se faire jour.

Autres politiques de soutien

- Pour les transports publics, il y a aussi toutes les mesures permettant d'augmenter vitesse et régularité (par exemple, les sites propres et les mesures d'exploitation (priorités aux feux...)).
- Pour la MAP, il y a les rues piétonnes.

1.5. Au niveau du site

Politique de gestion des places de parking privées

- D'une manière générale, toutes les places de parking font partie des biens fonciers faisant l'objet des taxes locales (propriétés bâties et non bâties).
- Dans certains cas, l'entreprise peut remplacer la construction de places de parking par un versement à la collectivité.

2. Synthèse des suggestions

2.1. Mesures intéressantes

- Rendre la participation d'un employeur aux frais de déplacement domicile-travail de ses employés déductible fiscalement pour l'employeur.
- Avantages fiscaux pour l'employeur pour des dépenses réalisées en vue de développer les "transports durables" .
- Actions de sensibilisation sous toutes formes au niveau local, régional.
- Job tickets (les employeurs achètent des tickets à prix réduits pour leurs employés), formule très intéressante mais les entreprises souhaiteraient en retour être dispensées du versement transport pour ne pas "payer 2 fois". Modification nécessaire de la loi.

2.2. Mesures peu intéressantes ou difficilement applicables

- Intégration indispensable des aspects transport en général et stationnement (centre-ville et périphérie). Besoin de cohérence et de coordination.
- Approche partenariale nécessaire mais difficile (transporteurs, villes, agglomérations...)

2.3. Mesures en cours d'élaboration

- Les bases ont été révisées récemment (évaluation de la puissance fiscale tendant à prendre en compte des aspects environnementaux (carburant, consommation, émissions...) :
- Exonération de la taxe sur les véhicules de société pour les voitures électriques
- Exonération des véhicules électriques (dans certains Départements + ou - 20/90 Départements actuellement)
- Plan d'évolution de la fiscalité qui prévoit la réduction progressive du différentiel actuel en faveur du diesel. Les dernières hausses ont intégré ce début de correction.
- Nombreux PDU en cours d'étude : Selon la loi sur l'air / énergie, les collectivités ont pour obligation d'élaborer leur Plan de Déplacement Urbain (schéma d'intention tous modes) pour les grandes agglomérations de plus de 100 000 habitants.
- La loi sur l'air est le seul outil recommandant de réduire la circulation automobile en ville.

- Incitation à réaliser des "Parcs Relais" par la loi sur l'air.
- Importante réflexion nationale récemment engagée sur la question du stationnement résidentiel.

2.4. Remarques

- La perte d'avantages est difficilement envisagée par ceux qui en bénéficient (classes les plus aisées, décideurs...)
- Il faut encourager la possibilité de varier les modes utilisés suivant les jours et les activités car l'absence de souplesse conduit naturellement à une homogénéité de comportement basée sur la voiture. En ce sens, les formules d'abonnement ne favorisent pas les pratiques variées mais plutôt les régularités absolues.
- Jusqu'à ces dernières années, peu d'actions globales, complètes et cohérentes en matière de politiques de déplacements urbains/développement durable mais de multiples actions ponctuelles qui relèvent individuellement de cette orientation.
- Actuellement, de nombreux sujets liés à ces préoccupations viennent à l'ordre du jour (cf directives fixées par la loi sur l'air de décembre 1996). Cette évolution devrait se développer dans les prochaines années dans le cadre des démarches des collectivités chargées de définir leur PDU. Les collectivités techniques publiques et privées, centrales et locales sont sollicitées dans ce sens. Elles échangent largement sur ces sujets (nombreuses publications, rencontres nationales et régionales) innovants par certains aspects. Il faut intensifier les échanges notamment européens sur ces thèmes (expériences concrètes en particulier).

SYNTHÈSE DES MESURES APPLIQUÉES AUX PAYS-BAS

(CORRESPONDANT PRINCIPAL : MR. HANS DE VREEDE DU VERVOERMANAGEMENT DES PAYS-BAS)

1. Synthèse des mesures appliquées dans le pays

1.1. Fiscalité

Taxes liées à l'acquisition ou à l'immatriculation d'un véhicule

- L'impôt sur les véhicules moteurs et passagers' (Belasting op Personen- en Motorvoertuigen – BPM) s'élève à 45.2% du prix net (ce qui équivaut environ au prix d'importation). Il existe une réduction de la taxe de 3394 NLG pour les voitures à essence et de 1278 NLG pour les voitures diesel. Les véhicules moteurs avec une 'plaque d'immatriculation grise', c'est-à-dire camions, véhicules de livraison, bus,... sont exempts de BPM.
- TVA représente 17.5% du prix net.
- Une contribution d'enlèvement de 150 NLG (pour recyclage) doit être payée pour chaque voiture vendue.

Taxes liées à la possession et à l'utilisation d'un véhicule

- Les taxes de circulation à payer dépendent du
 - type de carburant utilisé (essence, diesel, gaz);
 - type d'utilisation du véhicule (camions, camionnettes, etc);
 - poids du véhicule.
- Les prix des carburants comprennent les accises et les taxes à la vente (17.5%). Les accises dépendent des caractéristiques environnementales: le taux d'accises est plus élevé pour l'essence plombé.

	Accise (NLG/l)	Taxes environnementales et sur l'énergie (NLG/l)	Taxe sur l'offre (cent/l)
Essence plombée :	1.400	0.150	1.35
Essence sans plomb :	1.256	0.150	1.35
Diesel :	0.723	0.155	1.35
LPG :	0.229	0.185	-

Fiscalité directe et déductions autorisées

- Chiffres pour 1996 (pour un employé effectuant la navette au moins 4 jours par semaine, les travailleurs à temps partiel recevant un montant proportionnel).

		Frais déductibles par année (en NLG) ¹	Remboursement non imposé de l'employeur (en NLG) ²
Voiture privée	0-10 km	-	-
	10-15km	860	1910
	15-20km	1240	2360
	20+ km	2050	3240
Voiture de société		-	-
Carpooling			Max. 60 ct/km pour le conducteur ³ ou comme ci-dessus pour la voiture + pour chaque passager un bonus de maximum : 15-30 km 500 30-50 km 750 50+ km 1000
Transport public	0-10 km	-	900
	10-15km	860	2110
	15-20km	1240	2560
	20-30km	2050	3440
	30-40km	2560	4050
	40-50km	3240	5070
	50-60km	3830	5570
	60-70km	4310	6140
	70-80km	4480	6390
80+km	4530	6460	
Vélo		Idem que la voiture Si ce n'est pas fournis par l'employeur, les vêtements de pluie et autres équipements vélo ainsi que les frais des transports publics utilisés par mauvais temps sont déductibles de l'impôt sur le revenu.	Idem que la voiture ou Si l'employé reçoit un vélo de son entreprise, il n'est pas imposable pour cet avantage . Si l'entreprise fournit l'assurance, l'équipement pour le vélo, maintenance, tickets de transport public, ...c'est également non imposable pour l'employé. ⁴

- L'usage privé d'une voiture de société est considéré comme un avantage en nature aux Pays-Bas et est donc imposable en tant que tel.

¹ Si l'employé ne reçoit aucun remboursement de la part de l'employeur. Si il reçoit un remboursement inférieur au montant précisé dans la dernière colonne, la différence est déductible fiscalement.

² Tout ce qui est supérieur à ce montant relève de l'impôt sur les revenus.

³ Pour les passagers du carpool, tout remboursement est taxable.

⁴ Uniquement si l'entreprise fournit cela directement. Si l'employé paie d'abord et puis se fait rembourser, le remboursement est alors imposable.

- L'usage privé d'un vélo de société n'est pas taxé, ni les bénéficiaires dans le cas de l'usage libre d'un service de bus de ramassage.
- Le remboursement par l'employeur du déménagement pour une habitation plus proche du lieu de travail n'est pas taxé (jusqu'à 12% du revenu annuel +les coûts engendrés par le déménagement). Dans le cas d'un nouveau travail ou d'une nouvelle adresse de travail et si aucun remboursement n'est fourni, les coûts du déménagement sont déductibles si l'employé déménage à moins de 10 km de son nouveau lieu de travail dans les 2 ans qui suivent sa prise de fonction.

Fiscalité relative à l'intervention de l'employeur dans les frais de déplacements du domicile au lieu de travail

- Les voitures de société sont déductibles pour les employeurs.
- La fourniture de bus de ramassage est déductible pour l'employeur.
- Les frais engendrés par la fourniture de vélos de société et d'équipements pour cyclistes sont également déductibles.

1.2. Obligations sociales de l'employeur

Politique de l'employeur en matière de remboursement des frais de déplacement domicile-travail

- Le budget consacré par l'employeur aux différents modes de transport dans le trafic des navetteurs n'est soumis à aucune règle particulière (p.e. une obligation d'une répartition 50-50 du budget entre la voiture et les autres modes).
- Il n'y a de plus aucune obligation pour l'employeur en matière de remboursement des frais de déplacements domicile-travail de ces employés. Bien que beaucoup d'employeurs remboursent quand même leurs employés. Les règles en cette matière sont parfois fixées par accords collectifs.

Mise en place d'accords cadres par secteur ou par entreprise

- pas d'information détaillée.

Plans de transport d'entreprise

- Il n'y a aucune obligation pour les employeurs de développer des plans de transport d'entreprise. Bien que, depuis de nombreuses années, le gouvernement incite les entreprises à prendre des mesures qui influeraient sur le comportement de leurs employés dans leurs déplacements domicile-travail et d'affaire. Les autorités ont commissionné bon nombre de publications et indirectement, p.e. via les cellules du conseil régional, ont assisté les entreprises réalisant un plan de transport.
- Une estimation indique que 4 % des entreprises de 50 employés ou plus avaient un plan de transport en réalisation en 1998. Beaucoup d'autres ont mis en œuvre des mesures isolées pour influencer les déplacements domicile-travail de leurs employés, ou tout au moins elles réalisent l'étape de la planification/négociation.
- Une exception cependant, est Amsterdam, où avoir un plan de transport d'entreprise est une des conditions pour pouvoir obtenir une licence environnement pour toutes les compagnies d'au moins 100 employés.

1.3. Sociétés de transport publics

Politique générale en matière de transport publics

- Les entreprises de transport public n'ont aucune obligation (directe ou indirecte) concernant le trajet domicile-travail en général. Elles ont pourtant un nombre de produits pour les navetteurs et les voyages d'affaires (tickets saisonniers, ...).
- Concernant l'harmonisation des tickets: il existe un système complètement harmonisé de tickets pour bus, tram et métro. L'harmonisation de ceux-ci avec le rail est seulement très partiel (une certaine intégration dans les zones urbaines et dans la région 'Achterhoek').
- Il y a également un numéro de téléphone central pour tout le pays qui permet d'obtenir toute information sur les horaires des transports publics.

Actions en faveur des employés ou des employeurs

- Les compagnies de transport public ont des tickets saisonniers pour les navetteurs. Les contrats concernant l'achat de tickets en grande quantité entre entreprises et les compagnies de chemins de fer sont possibles. Les compagnies peuvent alors imprimer eux-mêmes des tickets pour leurs employés dans leurs propres bureaux.
- Les compagnies de bus réalisent actuellement diverses expérimentations par une augmentation de la fréquence des bus en période de pointe et sur les lignes/services spécifiquement pour les navetteurs.

1.4. Politiques nationales, régionales ou locales

Equilibre voitures/modes de transport durables au niveau des dépenses publiques

- Le budget public destiné aux différents modes de transport ne fait pas l'objet de règles (p.e. obligation d'une répartition 50-50 du budget entre la voiture et les autres modes) aux Pays-Bas.
- En moyenne, la part des contributions de l'autorité public au budget des compagnies de transport est de 50%.

Politique de stationnement

- Les autorités nationales accordent une grande importance à une politique 'directive' en matière de stationnement et elles encouragent les autorités municipales à donner une plus grande priorité à la gestion des parkings, mais aucune règles particulières ne sont en place actuellement.
- La plupart des villes possèdent des parkings payants et des espaces réservés pour certains groupes (handicapés, résidents, etc.).

Gestion de la mobilité par une politique appropriée d'occupation du sol

- Les politiques d'occupation du sol sont partiellement inspirées par les problèmes de mobilité. Un exemple est la politique des zones ABC (qui indique l'accessibilité du site par les transports publics et par la voiture). Le nombre de places de stationnement autorisées sur le site dépend de sa localisation dans la zone A, B ou C:
 - A-zone: 1 parking pour 10 employés
 - B-zone: 1 parking pour 5 employés
 - C-zone: pas de réglementations

- Les municipalités peuvent réguler le nombre de NOUVEAUX places de parking au travers des plans zoning, permis de bâtir (uniquement un nombre minimum de places et non un nombre maximum), ou des accords d'exploitation (pour les terrains appartenant à la municipalité).
- Il n'existe aucune obligation pour les villes de développer des plans de mobilité.

Road pricing

- Il existe 2 ou 3 péages sur les autoroutes aux Pays-Bas, leur effet est minime.
- Le road pricing débutera en 2000 sur les routes entrant dans Amsterdam, Rotterdam, Den Haag et Utrecht. Le prix sera de 5 florins (pointe du matin) si paiement automatique, ou 7 florins en cas d'autres paiements (transfert bancaire pour utilisateur occasionnel).

Règles à respecter dans le cadre de l'implantation d'une activité

- Voir ci-dessus au 1.4.3.: localisation en zone ABC et nombre d'espace de parking.
- Pourtant, la volonté d'être stricte concernant la mise en œuvre varie. En général, il est difficile pour les autorités locales d'imposer ceci lorsque des employeurs importants refusent de s'y conformer.
- Les candidats bâtisseurs de nouveaux sites ne sont pas obligés de prendre des mesures pour influencer le choix modal des futures occupants du site.

Autres politiques de soutien

- site propre pour les bus.
- site pour vélos.
- aires de parking pour le Carpool.

1.5. Au niveau du site

Politique de gestion des places de parking privées

- La seule manière pour les autorités publiques d'intervenir dans la gestion des places de parking fournies par les entreprises à leurs employés réside dans la création de zone de localisation ABC.
- Il n'y a seulement quelques exemples d'employeurs faisant payer leurs employés pour leurs places de parking privés, la plupart sont situées dans les centres ville (p.ex. la Nederlandse Credietverzekering Maatschappij à Amsterdam, Hensen p.ex. à Haarlem and l'Université de Groningen).
- Les parkings d'entreprises ne sont pas taxés.

2. Synthèse des suggestions (par Mr. De Vreede)

2.1. Mesures intéressantes

- Suppression de la déductibilité pour les navetteurs individuels par voiture.
- Navetteur par vélo, transport public ou carpool qui effectue moins de 10 km devrait obtenir le remboursement de leurs dépenses de transport.
- Plus d'argent pour les transports publics ainsi alors il y aurait une plus grande fréquence et donc voyager par transport public serait plus rapide
- Plans de transport d'entreprise obligatoire, comme dans Amsterdam

2.2. Mesures peu intéressantes ou difficilement applicables

- Les péages ont un impact mineur.
- Les job tickets ont un effet mineur parce que le prix est moins important que le temps.

2.3. Mesures en cours d'élaboration

- Le road pricing débutera en 2000 sur les routes entrant dans Amsterdam, Rotterdam, Den Haag et Utrecht.

SYNTHÈSE DES MESURES APPLIQUÉES EN CALIFORNIE (ÉTATS-UNIS)

(CORRESPONDANT PRINCIPAL : MME ANNE FROMENT DU BART - SOCIÉTÉ DE TRANSPORT PUBLIC DE SAN FRANCISCO)

1. Synthèse des mesures appliquées dans le pays

1.1. Fiscalité

Taxes liées à l'acquisition ou à l'immatriculation d'un véhicule

- il y a une taxe à l'achat liée au prix du véhicule
- il y a une taxe à l'immatriculation fixe annuelle de 28\$.

Taxes liées à la possession d'un véhicule

- Taxe à la possession annuelle (Vehicle License Fee) égale à 1.5% de la valeur actuelle du véhicule
- Taxe liée aux caractéristiques environnementales :
 - une taxe de 300\$ suivant l'impact sur la pollution atmosphérique (smog impact fee) en cas de non respect des normes spécifiques d'émissions californiennes
 - une taxe sur l'essence si la voiture consomme moins que la norme de 9.56 km/l
 - pas de taxe spécifique pour le moteur diesel.
- La Californie n'a plus d'essence avec plomb depuis 1992
- Le Clean Air Act comprend un volet "vérification des fumées". En cas de non conformité, la voiture doit être réparée pour un maximum de 450\$. Les nouveaux véhicules ne font pas l'objet de cette vérification les 4 premières années de même que les véhicules datant d'avant 1973. En 2003, la loi va changer en supprimant le contrôle de fumées pour les véhicules de plus de 30 ans. Pas de contrôle des fumées pour les véhicules diesel.

Taxes liées à l'utilisation d'un véhicule

- Les carburants alternatifs sont moins taxés de façon générale au niveau national et en Californie en particulier :
 - Essence = 3.6 BEF/l
 - Diesel = 4.2 BEF/l
 - méthanol = 1.8
 - éthanol = 2.2
 - LPG = 1.8

En cents/miles, le diesel est moins taxé que l'essence.

Fiscalité directe et déductions autorisées

- pas de déduction fiscale sur les déplacements domicile-travail considérés comme une dépense personnelle

- pas de taxe pour l'employeur sur les titres de transit ou avantages en nature pour les employés de 65\$/mois (2470 BEF) et limitation d'avantages similaires à 275\$ (6650BEF) pour les parkings
- l'employé peut demander à son employeur d'inclure dans son salaire un montant de 30000 BEF par an pour ses frais de déplacements qui est non taxable pour l'employé et pour l'employeur
- Déduction à 100% des dépenses d'affaires pour les coûts de location des parkings avec un plafond de 175\$ par mois
- l'usage privé d'une voiture de société est un avantage en nature
- Au niveau national, les employeurs peuvent proposer des navettes de bus gratuites à leurs employés. L'employeur peut le concevoir comme un avantage supplémentaire ou le déduire du salaire pré-taxé de l'employé. En général, l'employeur peut exclure du revenu brut de l'employé un maximum de 65\$/ mois pour l'utilisation de la navette. En 2002 ce montant va augmenter à 100\$/mois.

Fiscalité relative à l'intervention de l'employeur dans les frais de déplacements du domicile au lieu de travail

- pas de déduction fiscale sur les déplacements domicile-travail (dépense personnelle)

1.2. Obligations sociales de l'employeur

Politique de l'employeur en matière de remboursement des frais de déplacement domicile-travail

- les employés du gouvernement fédéral et de l'Etat de Californie ont leurs titres de transport publics remboursés. Sinon, il n'y a pas d'obligation de l'employeur au niveau du remboursement des coûts domicile-travail de ces employés.
- les employeurs doivent donner la possibilité à leurs employés de choisir soit de l'argent cash soit le parking gratuit. Ceci est valable pour les employeurs qui :
 - emploient plus de 50 personnes
 - louent des parkings (ne sont pas propriétaires)
 - peuvent réduire le nombre de places de parking qu'ils louent sans pénalité au niveau de l'accord de leasing
 - sont situés dans un endroit qui répond aux normes de qualité de l'air
- Une étude menée en 1995 auprès de 603 sociétés montrent que :
 - plus de 81% des employeurs proposent des avantages en terme de transport à leurs employés
 - parmi eux, tous proposent au moins des parkings gratuits
 - les avantages en terme de transit sont proposés par moins de 1% des employeurs
 - les navettes et système de pools de voitures sont proposés par 5% des employeurs

Mise en place d'accords cadres par secteur ou par entreprise

- Dans le secteur public, les abonnements de transit sont remboursés par les employeurs.
- 100% des organisations nationales, 88% des Etats et 44% des associations sans but lucratif offrent le temps variable. Une autre étude montre que 86.1% des travailleurs travaillent sur une base régulière, 45.3% travaillent en rotation et 9.6% sur une base irrégulière. Les 8 heures par jour 5 jours semaine représentent donc la grande majorité. Les heures de bureaux normales sont habituellement 9h00 - 17h00.

Mise en place de plans de transport par l'entreprise

- Les employeurs de plus de 100 personnes ou plusieurs employeurs sur un même site doivent développer un plan de transport encourageant le covoiturage, l'utilisation de transport public et/ou de bus d'entreprise. Cette obligation était plus tard votée comme illégale et le plan de transport d'entreprise ne peut se faire que sur une base volontaire.
- Lorsque le programme fonctionnait, les autorités publiques proposaient des revues, une assistance personnalisée, des campagnes de promotion et des formations. Quelques états proposent des allègements d'impôts aux employeurs qui fournissent des subsides à leurs employés pour les navettes domicile-travail.

1.3. Sociétés de transport public

Politique générale en matière de transport public

- aucune obligation pour les sociétés de transport public

Actions en faveur des employés et des employeurs

- Des abonnements sont disponibles. Pas de tickets spéciaux ni d'accords avec les employeurs.
- Selon une étude menée en 1994, l'utilisation des transports publics a été augmenté par l'introduction des chèques de déplacements (reçus par 31% des employés), la moyenne d'utilisation étant de 3.24 trajets par semaine. Cela a aussi augmenté le recours aux transports publics pour les déplacements professionnels et les autres.

Les prix pratiqués par les transports publics

- En 1996, les coûts d'infrastructure de 7 milliards de \$ des sociétés de transport public ont été financés par les sources suivantes :
 - 50.1% du gouvernement fédéral
 - 13.2% du gouvernement national
 - 12.6 % du gouvernement local
 - 24.1% des sociétés de transport via des taxes directes, la publicité, les intérêts sur les revenus et d'autres sources.
- En 1996, Les coûts opérationnels de 19.8 milliards de \$ des sociétés de transport public ont été financés par les sources suivantes :
 - 37.6% des passagers
 - 2.9% du gouvernement fédéral
 - 22.2% du gouvernement national
 - 21.8 % du gouvernement local
 - 15.5% des sociétés de transport via des taxes directes, la publicité, les intérêts sur les revenus et d'autres sources.

1.4. Politiques nationales, régionales ou locales

Politique de stationnement

Gestion de la mobilité par une politique appropriée d'occupation du sol

Les villes sont libres de leur politique de prix des parkings.

Pas de subsides pour la création de parking de dissuasion.

Politique d'aménagement du territoire

La loi concernant les personnes âgées et handicapées se charge de la disponibilité des transports publics pour ces personnes. Par exemple, le Code planning de San Francisco exige que le programme de gestion des transports soit soumis au département d'aménagement de la ville pour les nouveaux projets de bureaux dans le centre ville. Les amendements du Clean Air Act stipulent que si l'ozone ou les niveaux de CO2 sont au dessus des exigences fédérales, un plan de réduction des émissions est requis. Ce plan comprend généralement des mesures de gestion de la mobilité.

Les mesures TDM font aussi partie de la loi de 1991 sur la surface de transport intermodal et l'efficacité (ISTEA).

Road pricing

- Il y a aux USA 10 projets dont trois sont mis en place.
 - A San Diego, depuis décembre 1996, les lignes Express, une ligne HOV dans les deux sens de 13 km a été ouverte à un nombre limité de conducteurs solo qui achètent soit des permis mensuels, soit payent par trajet à des tarifs variables selon la congestion
 - La route nationale 91 ouverte en décembre 95. Il s'agit d'une section d'autoroute
 - La Quick ride du Texas (ligne HOV)

Règles à respecter dans le cadre de l'implantation d'une activité

Excepté l'accessibilité des immeubles pour les handicapés, il n'y a pas de normes nationales.

Pour les nouvelles localisations dans le centre, un programme de gestion du transport est prévu pour promouvoir l'utilisation des navettes, du covoiturage, pour réduire la demande de parking, promouvoir les horaires variables afin de répartir les arrivées et les départs des employés.

1.5. Au niveau du site

Politique de gestion des places de parking privées

Le programme de parking cash-out en Californie vise à faire payer les employés de l'entreprise pour leurs parkings (pas en vigueur).

En revanche les employeurs peuvent avoir l'obligation de fournir des places de parkings gratuits par le biais d'accords collectifs où les parkings sont négociés comme des avantages formels entre la masse salariale et la direction.

Sur les 91% de travailleurs américains qui viennent en voiture au travail, 95% reçoivent des parking gratuits ou subsidiés de leur employeurs.

Taxation par les autorités publiques des places de parking pour les employés d'une entreprise

Le San Francisco Planning Code prévoit un parking par 1000 m² d'étage occupé pour les architectes, ingénieurs et décorateurs intérieurs et un parking par 500 m² pour tous les bureaux et 0.8 m² pour les hôpitaux par lit.

Les entreprises sont sujettes à des obligations pour les parkings « sur la rue » ou les parkings en location. En effet, la Loi pour les handicapés définit un % de parkings réservés aux handicapés à proximité de l'entrée de l'entreprise.

2. Synthèse des suggestions

2.1. Mesures intéressantes

- instaurer un programme taxe/rabais, mécanisme de prix visant à réduire l'impact des véhicules moteurs sur l'environnement. Cela consiste en un système de taxe à l'achat du véhicule neuf basée sur la pollution et du rapport essence/efficacité du véhicule. Ces taxes sur les véhicules polluants financent les rabais des véhicules non ou peu polluants.
- Les villes devraient mettre en place des permis de parkings résidentiels afin de décourager les navetteurs de se garer près des résidences
- Rendre les parkings payants pour les employés est une mesure très efficace. L'entreprise Twentieth Century corporation à Los Angeles a augmenté les prix des parking de ses employés de 0 à 30 \$ par mois pour les conducteurs solo tout en proposant un bus navette. Les conducteurs solo sont alors passés de 90% à 65%.

2.2. Mesures peu intéressantes ou difficilement applicables

- Une taxe sur la vente d'essence de 2 \$/gallon (20 BEF/l), qui équivaut au niveau européen actuel, réduirait la consommation de carburant de 32% en modifiant d'abord les habitudes de conduite et à long terme en poussant les gens à aller vers des véhicules plus « essence/efficace »
- Exiger des employeurs de plus de 100 personnes de mettre en place des plans de réduction des déplacements est inefficace en tant qu'instrument de réduction de la pollution de l'air au niveau régional. En effet, les déplacements domicile-travail représentent 30% des déplacements totaux.

On peut espérer au maximum une réduction de 2 à 3% des déplacements journaliers ce qui est largement compensé par la croissance attendue du trafic métropolitain. C'est par contre un instrument efficace de gestion de la congestion.

2.3. Mesures en cours d'élaboration

- Possibilité à l'avenir de suppression des différences d'émission entre les véhicules passagers, les camions et les voitures de sport
- A San Francisco, les nouveaux bureaux ou les bureaux rénovés doivent être équipés de vestiaires et de douches pour les navetteurs cyclistes
- Une taxe sur la vente d'essence de 0.10 \$/gallon (I BEF/l)
- Dans la zone de la Baie de San Francisco, les MTC (metropolitan transportation commission) prépare avec plusieurs agences de transport public, un projet pilote de ticketing, Translink.

2.4. Remarques

- Manque de prise de conscience de la part des employeurs de la problématique de gestion de la mobilité
- Les parking gratuits, les horaires variables, les arrêts sur le trajet domicile/travail (pour l'école, les courses ...) sont des obstacles au covoiturage
- Le système de parking cash out visant à faire payer les parkings en tant qu'avantage aux employés est plus pénalisant fiscalement pour les employeurs que le système du transit ou l'organisation de navette par l'entreprise qui sont non taxables. Les exigences californiennes de cash out concernent seulement les parkings en location par les employeurs (soient 23% des employeurs) et les entreprises de plus de 50 personnes.

3.2. Etudes de cas

Neuf projets de plans de transport ayant pour cible les déplacements domicile-travail ont été évalués sous différents aspects : celui de l'Université de Dublin en Irlande, celui de Nestlé en France, ceux de la Hogeschool de Heerlen et de l'aéroport de Schiphol aux Pays-Bas, ceux d'Agfa Gevaerts, de la SABENA et du MET en Belgique, celui de Kraft Jacobs Suchard en Allemagne et celui de Boots en Angleterre. Les synthèses de ces différentes études de cas sont présentées ci-après.

PLAN DE TRANSPORT DE L'UNIVERSITE DE DUBLIN (DUBLIN, IRLANDE)
--

1. Description et objectifs du projet

Le projet consiste en la réalisation du plan de transport de l'Université de Dublin. Plus concrètement, un plan de transport vise à modifier les habitudes de déplacement du personnel et des étudiants en encourageant l'utilisation des modes de transport durables plutôt que la voiture en solo. L'objectif est de résoudre les problèmes importants de congestion à toute heure de la journée inhérents au site de l'Université. De plus la croissance actuelle du transport routier est selon toutes analyses sensée continuer. Après un état des lieux des différentes difficultés rencontrées par les navetteurs, les modes disponibles sur le site, les contraintes objectives du site (la localisation, l'infrastructure parkings, les heures de pointe, l'offre de transport public), un inventaire de différentes initiatives visant à promouvoir les transports durables est fait.

Les éléments clés d'une telle stratégie sont :

- L'amélioration de la qualité du système de transport public et donner à de tels services une plus grande priorité
- Une enquête mobilité a été menée pour identifier les initiatives à mettre en place sur le campus
- L'amélioration du réseau routier dans et autour du site
- Introduire des techniques de gestion de la mobilité

Le plan de transport de l'Université de Dublin a été lancé afin de résoudre des problèmes de congestion croissants au niveau du campus.

Par la mise en place d'un plan de transport, le projet vise à modifier les habitudes de déplacements des étudiants et du personnel en promouvant l'utilisation des transports durables et a fortiori en encourageant l'abandon de la voiture en solo pour les déplacements domicile-Université.

Un plan de transport a pour objectif de réduire la consommation de carburants pour des raisons environnementales, responsabiliser les gros employeurs face à la mobilité de leurs employés et étudiants, promouvoir une politique de transport durable.

2. Inventaire des mesures

- Encourager l'utilisation des transports publics en proposant des titres de transport public à des prix préférentiels pour les étudiants et le personnel du Campus de l'Université de Dublin
- Mettre en place une stratégie de gestion du trafic en contrôlant l'accès non autorisé aux parkings du campus (système d'amende ou sabots).
- Rendre le parking du campus payant
- Places de parking réservées aux covoitureurs et aux handicapés
- Infrastructure vélo sur le campus
- Service de taxi pour le personnel du Campus pour ses déplacements professionnels
- Pool de voitures à la disposition du personnel pour ses déplacements professionnels en vue de réduire le recours à la voiture en solo pour les déplacements domicile-travail
- Une nouvelle navette de bus mise en place reliant l'Université à la gare Killester Dart, seulement pour les étudiants et le personnel, surtout durant les heures de pointe.

3. Campagne de promotion du plan

Il n'y en a pas car le projet est momentanément interrompu, l'Université ne considérant plus le plan de transport comme une priorité. Le projet n'est cependant pas abandonné.

4. Evaluation des résultats

Le projet étant momentanément interrompu, il n'est pas encore possible d'évaluer les retombées de sa mise œuvre.

5. Perspectives d'évolution du projet

Il est trop tôt pour pouvoir se prononcer sur ce point.

PLAN DE TRANSPORT DE NESTLE (NOISIEL, FRANCE)

1. Description et objectifs du projet

Le projet ECO-VOITURAGE, lancé en février 1996 et terminé, concerne la société Nestlé basée à Noisiel en banlieue parisienne. L'entreprise comprend 1650 employés. Le projet est financé à 50% par Nestlé et à 50% par l' ADEME (agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie).

Il s'agit d'encourager et d'organiser le covoiturage au sein du personnel pour les déplacements domicile-travail. L'entreprise venant de déménager pour Noisiel en Seine-et-Marne, le projet a aussi pour objectifs de proposer un système visant à diminuer le stress du personnel lié aux nouveaux déplacements engendrés par le déménagement tout en favorisant la convivialité au sein de l'entreprise.

Après une campagne de promotion du projet, l'entreprise met à disposition de son personnel une base de données sur le réseau informatique interne contenant les coordonnées des candidats au covoiturage (nom, numéro de poste, lieu de résidence ...). Chaque salarié a la possibilité de consulter ce fichier à partir de son poste pour rechercher des partenaires susceptibles d'accomplir son trajet avec lui aux mêmes heures. En complément de ce dispositif, Nestlé organise des déjeuners d'information et de rencontre rassemblant les collaborateurs par zones géographiques de résidence.

2. Inventaire des mesures

Pour encourager la pratique du covoiturage, le service des activités culturelles qui gère l'opération, décide d'offrir des avantages complémentaires aux covoitureurs tels que :

- le versement d'une indemnité équivalente à 50% du prix de la carte orange sur simple présentation d'une feuille de navigation signée par les covoitureurs. L'indemnité est versée à condition que les covoitureurs aient effectué 50% des trajets en commun. Cette mesure représente un coût de 42 euros par mois et par participant.
- le contrôle technique annuel gratuit sans distinction d'âge du véhicule (40 euros/mois/participant).
- des places de parking réservées aux covoitureurs mais cette mesure n'est pas vraiment respectée puisque les places sont souvent utilisées par des membres du personnel autosolistes. Cette mesure n'engendre pas de coût supplémentaire car les places existantes sont utilisées par les covoitureurs.
- la garantie retour qui consiste en la mise à disposition d'un véhicule de remplacement en cas de défaillance du conducteur pour raison professionnelle ou le remboursement d'un taxi (quatre par an au maximum). Le coût de cette mesure est négligeable car le recours à la garantie retour est exceptionnel.
- des facilités et avantages auprès des garages des environs.

3. Campagne de promotion du plan

Une brochure intitulée « L'éco-voiturage » a été réalisée lors du lancement du projet et distribuée à tout le personnel de Nestlé.

Outre les avantages concrets liés à la pratique du covoiturage cités précédemment, une communication est faite sur les aspects de convivialité, les économies qu'engendre pour chacun la pratique du covoiturage ainsi que la protection de l'environnement.

4. Evaluation des résultats

Au 1/07/97, on dénombrait 120 covoitureurs quotidiens sur les 900 personnes déclarant venir en voiture. 600 personnes sont inscrites sur le fichier covoiturage

L'évaluation du projet de covoiturage a donné les résultats suivants :

- la liberté totale dans le choix des partenaires et la quasi absence d'échanges monétaires ont favorisé la convivialité du système
- les femmes sont plus réceptives que les hommes puisqu'elles représentent 64% du total des covoitureurs
- le trajet moyen par covoitureur est de 27 km, 90% des trajets sont supérieurs à 15 km
- le regroupement se fait essentiellement par groupe de deux (85% des covoitureurs)
- le covoiturage en alternance concerne 80% des covoitureurs
- il est essentiel de laisser des marges de manoeuvre aux covoitureurs à savoir le soin du détail de l'organisation de leur covoiturage

5. Perspectives d'évolution du projet

Le projet fonctionne à la grande satisfaction des participants.

VERVOERPLAN HOGESCHOOL LIMBURG (HEERLEN, NEDERLAND)

1. Voorstelling en objectieven van het vervoerplan

De Hogeschool Limburg is gelegen in een voorstadsgebied in Heerlen, Nederland. De school telt ongeveer 4000 studenten en 550 personeelsleden. In augustus 1998 is de school verhuisd naar een nieuwe locatie, waar een door de provincie opgelegd maximum van 335 parkeerplaatsen beschikbaar zijn, voor studenten, bezoekers en personeel tezamen, terwijl er vraag was naar ongeveer dubbel zoveel plaatsen. Dit grote tekort aan parkeerplaatsen was de hoofdreden om een bedrijfsvervoerplan voor het personeel op te stellen. Parkeermanagement is dan ook het centrale thema in het bedrijfsvervoerplan. Alles berust op de verdeling van 'parkeerrechten'. Eén parkeerrecht is goed voor één hele dag parkeren.

Alleen werknemers die echt geen alternatief blijken te hebben voor alleen reizen met de auto (hetzij fiets, openbaar vervoer of carpoolen) – de zogenaamde 'autocaptives'⁵ – en carpoolteams van minstens 3 personen krijgen een gereserveerde parkeerplaats voor het hele jaar. Alle andere werknemers krijgen een chipkaart met 60 parkeerrechten. Aan deze laatste worden bovendien een aantal diensten en stimulansen inzake alternatieve vervoermiddelen aangeboden, om hen te overtuigen de auto in te ruilen voor één van deze alternatieven. Deze diensten en stimulansen omvatten:

- Bijdrage van de werkgever in de aankoop van een fiets*
- Faciliteiten en hersteldienst voor fietsen op het werk
- Dienstfietsen
- Bijdrage van de werkgever voor de aankoop van een openbaar-vervoerabonnement*
- Extra parkeerrechten voor carpoolers
- Carpoolmatching
- Gereserveerde parkeerplaats en extra parkeerpunten voor 3+ carpoolteams
- Mogelijkheid om parkeerrechten in te ruilen voor baar geld*
- Tussenkost van de werkgever in de kosten van het woon-werkverkeer (reeds bestaande maatregel)

Sommige van deze diensten en stimulansen (*) moeten 'betaald' worden met parkeerrechten. Welke alternatieven beschikbaar zijn voor een bepaalde werknemer, hangt bovendien af van zijn woon-werkafstand: onder 7,5 km alleen fiets, tussen 7,5 en 15 km fiets, openbaar vervoer en carpool, en vanaf 15 km carpool en openbaar vervoer. De werknemer kan ook voor slechts één alternatief van de aangeboden voordelen genieten.

Het bedrijfsvervoerplan richt zich zowel op pendel- als dienstverplaatsingen. Het wordt voor 25% gefinancierd door de school zelf, en voor 75% door de provincie Limburg. Het project is gestart in augustus 1998 en er is geen einddatum voorzien. De belangrijkste partners zijn de hogeschool zelf, het vervoerscoördinatiecentrum 'Vervoermanagement Limburg', en de provincie. Het gemeentebestuur speelt een ondersteunende rol.

Het plan blijkt effectief te zijn: er zijn geen parkeerproblemen. Integendeel, vaak zijn er zelfs lege plaatsen op de parking van de school. Aangezien de parkeermogelijkheden in de omgeving van de school recent verminderd zijn, en er een personeelsuitbreiding voorzien is, zullen de regels waarschijnlijk niet versoepeld worden.

⁵ Ter bepaling van de haalbaarheid van de alternatieve vervoerswijzen werden een aantal criteria gehanteerd zoals de woon-werkafstand, de reistijd met het openbaar vervoer in vergelijking met de reistijd met de auto, en de aanwezigheid van collega's in hetzelfde postcodegebied als waar de werknemer woont.

2. Beschrijving van de maatregelen

2.1. Parkeermanagement via gereserveerde parkeerplaatsen en parkeerrechten

36 van de 150 beschikbare parkeerplaatsen voor het personeel zijn toegewezen aan 'autocaptives' (dit zijn personen die geen alternatief hebben voor de wagen). De resterende 114 plaatsen worden evenredig verdeeld over alle werknemers die wel een alternatief hebben voor het autosolisme via de volgende formule :

$(114 \text{ plaatsen} * 200 \text{ werkdagen per jaar}) / 374 \text{ full-time werknemers} = 60 \text{ parkeerrechten per voltijds werknemer}$

Dit komt neer op parkeerrechten voor ongeveer 30% van alle werkdagen. Toch garanderen deze parkeerrechten niet dat op een bepaalde dag er effectief een parkeerplaats beschikbaar is voor de werknemer. Daarom worden ook een aantal andere diensten en stimulansen aangeboden om werknemers te doen carpoolen, fietsen of het openbaar vervoer te gebruiken. Voor sommige van deze diensten en stimulansen moeten parkeerrechten afgestaan worden. De zo vrijgekomen parkeerrechten worden herverdeeld onder carpoolers.

Prijs: ongeveer *f* 50.000 voor vaste kosten, chipkaarten en kaartlezer

2.2. Bijdrage van de werkgever voor de aankoop van een fiets

Elke werknemer die op maximum 15 km van het werk woont, kan van de werkgever om de 5 jaar

f 1000 krijgen om een nieuwe fiets te kopen. Hiervoor moet hij 45 parkeerrechten per jaar inleveren, waarvoor hij bijkomend *f* 5/stuk krijgt = *f* 225/jaar.

Prijs: eerste jaar: 134 fietsen aan *f* 1.000, dus 26.800 per jaar

2.3. Bijdrage van de werkgever voor de aankoop van een openbaar-vervoerabonnement

Elke werknemer die op minstens 7.5 km van het werk woont kan de kosten van een openbaar vervoer-abonnement volledig terugbetaald krijgen, met een maximum bijdrage van *f* 1000/jaar. Hiervoor moet hij 45 parkeerrechten per jaar inleveren, waarvoor hij bijkomend *f* 5/stuk krijgt = *f* 225/jaar.

2.4. Extra parkeerrechten voor carpoolers

Elke werknemer die op minstens 7.5 km van het werk woont kan zich opgeven om te carpoolen. Carpoolers kunnen hun individuele parkeerrechten samenleggen. Daarenboven worden de parkeerrechten die afgestaan worden door werknemers die ingaan op het fiets- of openbaar vervoer -aanbod, herverdeeld onder carpoolers volgens het volgende systeem. Eerst krijgen de carpoolteams van minstens 3 personen een bonus van 15 parkeerrechten/persoon, en een gereserveerde parkeerplaats. De overblijvende parkeerrechten worden verdeeld onder de carpoolteams van 2 personen: 15 extra parkeerrechten/persoon en indien mogelijk (dit is afhankelijk van het succes van

de fiets- en openbaar vervoer -maatregelen) gezamenlijke parkeerrechten voor het hele jaar. (Deze carpoolduo's kunnen echter geen gereserveerde parkeerplaats krijgen, omdat de gereserveerde parkeerplaatsen fysiek afgescheiden zijn van de andere.)

Prijs: f 0

2.5. Carpoolmatching

Werknemers die op minstens 7.5 km van het werk wonen en willen carpoolen kunnen carpoolpartners zoeken door zich in te schrijven bij een carpoolmatching database bij het vervoerscoördinatiecentrum 'Vervoermanagement Limburg'.

Prijs: f 1.750, dit is het lidmaatschapsgeld voor 'Vervoermanagement Limburg', die de carpoolmatching uitvoeren

2.6. Omruilen van parkeerrechten voor baar geld

Werknemers kunnen hun overblijvende parkeerrechten verkopen aan de werkgever voor f 5 per stuk.

2.7. Parking, douches en kleedruimte voor fietsers

De werkgever heeft een gemakkelijk toegankelijke, veilige, ondergrondse fietsparking aangelegd voor 750 fietsen. Douches en kleedruimte zijn vlakbij.

2.8. Dienstfietsen

Voor verplaatsingen tijdens de uitvoering van zijn werk binnen de gemeente Heerlen, *moet* de werknemer 1 van de 4 dienstfietsen die de school ter beschikking stelt, gebruiken. Voor langere dienstverplaatsingen is dit een optie.

Prijs: ongeveer f 1500 per fiets, dus f 6000 in totaal

2.9. Fietshersteldienst

De school heeft een overeenkomst afgesloten met een plaatselijke fietshandelaar: werknemers met een kapotte fiets kunnen de handelaar bellen, die dan de fiets komt ophalen, repareert en terugbrengt binnen de 24u. Werknemers betalen enkel de reparatie zelf, niet de levering. Terwijl hun fiets in herstelling is, kunnen de werknemers de dienstfietsen gebruiken.

Een ander alternatief is dat de werknemer zelf zijn fiets herstelt op het werk. Hiervoor wordt het nodige materiaal voorzien in de school.

2.10. Tussenkost van de werkgever in de kosten voor het woon-werkverkeer

Deze tussenkost bestond reeds voor het vervoerplan werd ingesteld. Voor voetgangers en fietsers is er geen tussenkost, voor openbaar vervoer-gebruikers, carpoolers en autosolisten is de vergoeding afhankelijk van de woon-werkafstand.

Zoals reeds aangegeven bij de individuele maatregelen, zijn de aanbiedingen die de werknemer ter beschikking staan, afhankelijk van zijn woon-werkafstand. Een overzicht:

- woon-werkafstand \leq 7.5 km: fietsregeling
- 7.5 km < woon-werkafstand \leq 15 km: fietsregeling, openbaar vervoer -regeling, carpoolregeling
- woon-werkafstand > 15 km: openbaar vervoer -regeling, carpoolregeling
- De werknemer kan slechts voor 1 vervoermiddel van de regeling genieten.

3. Promotie van het vervoerplan

Er werd een 'handleiding' gemaakt voor alle werknemers, waarin de noodzaak tot de maatregelen wordt uitgelegd, alsook de opsplitsing in verschillende doelgroepen en de verschillende maatregelen, diensten en stimulansen en hun implicaties.

Het vervoerplan is voorgesteld aan de werknemers op een 'Vervoerdag' (8 mei 1998). Dit was de eerste maal dat de werknemers kennis konden nemen van de inhoud van het plan, en er werd behoorlijk wat kritiek op geuit. Verder stelden ook het Vervoercoördinatiecentrum Limburg en de openbaar-vervoermaatschappijen zich voor op de Vervoerdag.

Het vervoercoördinatiecentrum, waar de werknemers zich moeten opgeven voor één van de regelingen, blijkt goed bekend te zijn.

4. Evaluatie van de resultaten

De enige expliciete doelstelling van het vervoerplan was parkeerproblemen voorkomen op de nieuwe locatie. Hierin lijkt men geslaagd te zijn. Er zijn geen parkeerproblemen. Integendeel, vaak zijn er zelfs lege plaatsen op de parking van de school. Aangezien de parkeermogelijkheden in de omgeving van de school recent verminderd zijn, en er een personeelsuitbreiding voorzien is, zullen de regels waarschijnlijk niet versoepeld worden.

Een grondige evaluatie van het plan is niet echt voorzien. De volgende cijfers waren wel beschikbaar (gebaseerd op aantal aanvragen voor de fiets-, openbaar vervoer - en carpoolregeling):

	Januari 1999 (na 5 maanden)	Juni 1999 (na 10 maanden)
Fiets	129	134
Openbaar Vervoer	65	55
Carpool	43 effectief carpoolend 78 ingeschreven voor matching	40 effectief carpoolend

Wat de individuele maatregelen betreft, lijkt de tussenkomst in de aankoop van een fiets het meeste succes te kennen. De andere maatregelen zijn iets minder gegeerd. De douches en kleedruimtes voor fietsers blijken niet echt nodig te zijn om werknemers te overtuigen om te gaan fietsen. Hetzelfde geldt voor de reparatiedienst voor fietsen. Zoiets is mooi meegenomen, maar zal niet de doorslag geven in de beslissing van een werknemer om met de fiets naar het werk te gaan.

Het opstellen en uitvoeren van het plan is vlot verlopen. De belangrijkste factoren voor succes zijn een adequate financiering, een coherent pakket van maatregelen en de beschikbaarheid van de nodige informatie voor alle betrokkenen.

De aanvaardbaarheid bij de werknemers is niet altijd even groot, waarschijnlijk vooral omdat het plan min of meer volledig door de werkgever is opgelegd, en die bovendien ook volledig onafhankelijk van de werknemer bepaald heeft welke alternatieven voor de auto een werknemer heeft. Het argument dat de werkgever er zelf niet per se voor gekozen heeft – hij krijgt parkeernormen opgelegd door het provinciebestuur – verguldt de pil enigszins.

5. Toekomstperspectieven voor het bedrijfsvervoerplan

Er is geen einddatum bepaald. Het plan zal dus, voorlopig alleszins, gewoon doorlopen.

VERVOERPLAN GEBIED LUCHTHAVEN SCHIPHOL (SCHIPHOL, NEDERLAND)

1. Voorstelling en objectieven van het vervoerplan

Het gebied rond de luchthaven van Schiphol (nabij Amsterdam, Nederland) telt ongeveer 49.000 werknemers, verspreid over meer dan 500 bedrijven. In 1991 werd doelbewust gekozen om voor dit ganse gebied aan vervoermanagement te gaan doen (de zogenaamde 'gebiedsgewijze aanpak').

Het hoofdmotief voor vervoermanagement op en rond Schiphol was het bereikbaar houden van de luchthaven. Er was immers steeds meer congestie in de omgeving, en bovendien werd verwacht dat die in de toekomst nog fel zou toenemen, gegeven de voorspelde toename in het luchtverkeer en het feit dat ook steeds meer bedrijven zich in de buurt van de luchthaven wilden vestigen. Bovendien is er een soort van 'gentlemen's agreement' met de overheid om ernaar te streven tegen 2003 tenminste 40% van alle verkeer van en naar de luchthaven met het openbaar vervoer te laten verlopen.

Aanvankelijk deed alleen een handvol grote bedrijven mee, in 1997 waren er al 60 bedrijven die vervoermanagement onder één of andere vorm geïntroduceerd hadden. Men richt zich daarbij bijna uitsluitend op pendelverplaatsingen.

Centraal in de gebiedsgewijze aanpak op Schiphol staat het vervoerscoördinatiecentrum (VCC), dat bedrijven tracht te overhalen aan vervoermanagement te gaan doen en verschillende vervoermanagementdiensten aanbiedt en coördineert, in ruil voor betaald lidmaatschap van de bedrijven in kwestie. In 1997 had het VCC 2,5 voltijdse vervoerscoördinatoren in dienst. Aanvankelijk richtte het VCC zich alleen actief naar '100+ bedrijven' (i.e. met minstens 100 werknemers), ondertussen spreekt men ook rechtstreeks 50+ bedrijven aan. De belangrijkste diensten die het VCC aanbiedt zijn :

- fietslease
- carpoolmatching, thuisomgarantie voor carpoolers, carpool testwagen
- grootgebruikerscontract openbaar vervoer, on-line informatie openbaar vervoer.
- Informatie, promotie en bewustmakingsactiviteiten
- persoonlijk reisadvies

Andere maatregelen op Schiphol, door de individuele bedrijven zelf genomen, of door de overheden of openbaar-vervoermaatschappijen zijn o.a.

- betaald parkeren
- infrastructuur voor fietsers (fietspaden, fietsenstalling, douches en kleedruimten)
- uitbreiding bus- en treinaanbod, infrastructurele aanpassingen voor het openbaar vervoer
- bedrijfsvervoer

De voornaamste partners zijn het VCC, de individuele bedrijven, de openbaarvervoermaatschappijen en de overheid (op verschillende niveaus). Deze laatste is ook de belangrijkste financier, naast de bedrijven zelf⁶.

Resultaten tonen geen grote, blijvende wijzigingen in modal split aan. Het percentage autosolisten blijft ongeveer hetzelfde; het fietsgebruik is, na een aanvankelijke opflakking ook terug gestabiliseerd is op het oorspronkelijk niveau; carpools lijkt zelfs lichtjes af te nemen. Alleen het openbaarvervoergebruik lijkt de laatste jaren in stijgende lijn te gaan, dankzij recente verbeteringen in het aanbod.

Eén van de grote moeilijkheden voor de introductie van vervoermanagement is het enorm groot aantal verschillende ploegenstelsels waarin er op en rond de luchthaven gewerkt wordt, 24 u per dag.

⁶ Ter indicatie: budget van het VCC in 1998: ongeveer 219.200 euro.

2. Beschrijving van de maatregelen

Sommige van de hieronder vermelde maatregelen zijn door de bedrijven zelf te nemen, andere gelden voor het ganse gebied.

2.1. Betaald parkeren:

Werknemers die een goed alternatief voor de auto hebben, maar toch alleen naar het werk komen met de auto, moeten betalen voor hun parkeerplaats. Zij moeten een parkeervergunning kopen. In de toekomst zal de prijs van deze parkeervergunning dalen, maar moet er, daarbovenop, betaald worden per uur. Het tarief per uur varieert. Op wekdagen tijdens de dag, wanneer er het meest openbaar vervoer is, is het tarief het hoogst. Het is een kostenneutrale maatregel. Het verdiende geld wordt in alternatieven geïnvesteerd.

2.2. Gereserveerde parkeerplaatsen voor carpoolers

Carpoolende werknemers krijgen een goede parkeerplaats gereserveerd. Toezicht op het rechtmatig gebruik ervan is moeilijk.

2.3. Carpoolmatching

Er werd een speciaal computerprogramma (CMS: Carpool Matching System) ontworpen bij de aanvang van het project, omdat er op dat moment nog geen bevredigend systeem was. Inschrijven in de CMS database is gratis.

Daarnaast is ook een softwaresysteem ontwikkeld voor 'Maxipooling', i.e. carpooling met gehuurde of geleasde wagens.

2.4. Bedrijfsvervoer (bus)

Deze maatregel bestond reeds voor 1991. De bedrijfsbus verbindt verschillende delen van het domein Schiphol en doet o.a. een grote fietsparkeerplaats aan.

De bus zal onderdeel worden van het 'Schiphol Sternet' (zie verder).

Prijs: 3.2 miljoen euro/jaar

2.5. Fietslease

Werknemers kunnen een fiets ter beschikking gesteld krijgen door hun werkgever, aan een lage maandelijkse bijdrage. Na 3 jaar wordt de werknemer in kwestie automatisch eigenaar van de fiets, zonder extra kosten (huurkopen).

Momenteel wordt een gelijkaardig systeem opgezet voor bromfietsen.

2.6. Faciliteiten voor fietsers bij bedrijven

Er zijn fietsenstallingen, douches en kleedruimten beschikbaar.

2.7. Infrastructurale verbeteringen voor fietsers

Schiphol is een demonstratiesite in het Nederlandse 'Masterplan Fiets'. De verbeteringen omvatten meer en betere fietspaden op en rond Schiphol, en fietsenstallingen op verschillende plaatsen. Dit is grotendeels de verantwoordelijkheid van de gemeenten. Het VCC stimuleert en adviseert. Met de steun van het Nederlandse ministerie van verkeer en waterstaat werd tientallen km fietspaden aangelegd en werden honderden fietsparkeerplaatsen gerealiseerd, aan de rand van het terrein en nabij haltes voor bedrijfsbussen.

2.8. Infrastructuuraanpassingen voor de bus

Dit houdt o.a. busstroken in en fietsenstallingen nabij bushaltes. Dit wordt uitgevoerd door de gemeenten en de wegenadministratie. Het VCC en de busmaatschappij doen aanbevelingen. Het project "Zuid Tangent" heeft de 'European Public Transport Prize 1998' gewonnen.

Prijs: eerste fase "Zuid Tangent": 250 miljoen euro.

2.9. Verbetering van het busaanbod

Vóór het vervoermanagement van start ging op Schiphol reden er reeds extra bussen op de spitsuren. Het aantal zulke 'spitsbussen' verminderde echter net toen vervoermanagement ingevoerd zou worden. Men is echter steeds voor beter openbaar vervoer blijven ijveren en momenteel is een 'Schiphol Snet' in ontwikkeling, i.e. een vervoerssysteem met bedrijfs- en openbare bussen dat 24u per dag vervoer voorziet in een gebied met een straal van 10 km rond Schiphol. Vanaf november 1999 zou dit systeem reeds gedeeltelijk beschikbaar zijn.

2.10. Verbetering van het treinaanbod

De laatste 2 jaar zijn de capaciteit en de frequentie van de treinverbindingen met Schiphol verbeterd. Verdere verbeteringen betreffen nachttreinen en aandacht voor sociale veiligheid in de stations.

2.11. Verminderde openbaarvervoertarieven

Dit omvat verschillende initiatieven. In januari en februari 1992 bijvoorbeeld, konden werknemers een maandabonnement krijgen aan verminderd tarief. Hierdoor hoopte men het aantal gebruikers van de spitsbussen te verhogen om aldus het voortbestaan van enkele van deze lijnen toch nog te behouden.

Werkgevers kunnen ook een grootgebruikerscontract afsluiten met de openbaarvervoermaatschappij, waardoor zij goedkopere openbaarvervoertickets kunnen aanbieden aan hun werknemers.

Er is bovendien ook een speciale meerrittenkaart waarmee werknemers ten allen tijde het openbaar vervoer kunnen gebruiken tegen verminderd tarief. Dit is vooral voordelig voor werknemers die slechts af en toe (omwille van hun onregelmatige werktijden bijvoorbeeld) het openbaar vervoer kunnen of willen gebruiken.

Het 'Schiphol Snet' systeem zal alle bustarieven verminderen.

2.12. Terugbetaling vervoersonkosten (reeds bestaande maatregel)

Specifiek voor het openbaar vervoer, schieten sommige werkgevers de prijs van een jaarabonnement voor. Bij de werknemer in kwestie wordt dan elke maand een stukje van zijn loon ingehouden om dit terug te betalen.

Ook voor de andere vervoerswijzen is er een terugbetaling.

2.13. Informatie en promotie

Het VCC zelf verspreid informatie naar zowel werkgevers als werknemers op Schiphol. Daarnaast verspreiden sommige werkgevers die actief aan vervoermanagement doen ook zelf informatie naar hun eigen werknemers.

Eerst en vooral tracht het VCC continu, door actieve promotie en bewustmaking, om steeds meer werkgevers aan vervoermanagement te laten doen.

Qua informatie is er bijvoorbeeld een 2-maandelijkse nieuwsbrief van het VCC voor werkgevers. Er is ook een nieuwe nieuwsbrief van het VCC voor alle Schiphol werknemers, 'Schiphol News'. Voorheen was er voor werknemers een mobiliteitsbulletin 'Groen Licht'.

Het VCC heeft ook een informatiepakket voor nieuwe werknemers, waarin alle relevante informatie over de verschillende vervoersalternatieven vermeld staan.

Verschillende keren per jaar houdt het VCC informatievergaderingen voor vakbondsleden. Andere bewustmakingsactiviteiten zijn het geven van advies (aan b.v. parlementsleden, ...) over specifieke onderwerpen zoals fiscaliteit inzake woon-werkverkeer, en deelname aan de Werkgroep Verkeer voor de omgeving van Schiphol, waarin het VCC de belangen van de Schipholbedrijven verdedigt. Voor 1999 is een nieuw bewustmakingsprogramma voorzien.

Prijs Schiphol news: 12.000 euro; infopakket nieuwe werknemers: 1.000

2.14. Persoonlijk reisadvies

Alle werknemers op Schiphol kunnen van het VCC persoonlijk reisadvies krijgen, van deur tot deur en voor de verschillende beschikbare vervoermiddelen.

2.15. Aanpassing van de werkuren

Soms is het mogelijk het uurrooster van de werknemers aan te passen aan het openbaar vervoer of aan de noden van carpoolpartners.

Beperkte toepassing. De vele bedrijven en zeer vele ploegenstelsels op Schiphol maken dit moeilijk.

3. Promotie van het vervoerplan

De promotie van vervoermanagement bij werkgevers op zich, o.a. via persoonlijk contact, is één van de hoofdactiviteiten van het VCC.

Daarnaast is voor de verschillende diensten die zij aanbieden informatiemateriaal voorhanden.

Algemene informatie over mobiliteit wordt verspreid via nieuwsbrieven.

4. Evaluatie van de resultaten

De volgende gegevens waren beschikbaar :

Vervoer-middel	Streefcijfer in '90	Gerealiseerd	Commentaar
Openbaar vervoer:	40% tegen 2003	'91: 17.2% '93: 14.3% '94: 13.0% '97: 19.4% '98: 22.5%	Oorzaak: vermindering van het aantal spitsbussen Oorzaak: verhoging openbaar vervoer -aanbod
Carpooling (Aantal carpoolers in CMS database:)	20% tegen 2000	'91: 16.4% '93: 14.3% '96: 14% '97: 13.4% '98: 10.1% '92: 840 '95: 3260 in 1104 carpools '97: 3861 '98: 4116 in 1400 carpools	Het aantal carpoolers blijft stijgen, maar het aantal werknemers evenzeer, zodat hun aandeel ongeveer hetzelfde blijft.
Fiets (Fietslease)	8 à 10% tegen 2000	'91: 5.3% '93: 16.6% '94 : 10% '97 : 5% '98 : 5.6% '95: 210 '97: 256	Na een veelbelovende start is het aandeel van de fiets in de modal split terug afgenomen.
Autosolisten (Autoratio:)		'91: 53.7% '93: 47.6% '97: 55.4%, '98: 55.5% '91: 65.5 '97: 65.0 '98: 64.4	Het aantal solo-autogebruikers blijft min of meer constant.

Kortom, de oorspronkelijke doelstellingen inzake carpoolen en fietsen zullen niet gehaald worden. Voor openbaar vervoer heeft men nog iets langer de tijd en staan structurele verbeteringen op stapel, dus daar is het nog afwachten. Het percentage autosolisten blijft min of meer stabiel. Waarschijnlijk waren de initiële doelstellingen - zoals op vele andere plaatsen, zo blijkt ondertussen - te ambitieus. Natuurlijk weten we niet hoe de situatie geëvolueerd zou zijn zonder vervoermanagement.

Een andere doelstelling die men zichzelf op Schiphol gesteld heeft, was dat 80% van het personeel tevreden moet zijn over zijn pendelverplaatsingen. Momenteel zegt 69% tevreden te zijn.

De belangrijkste factoren die het succes van vervoermanagement bepalen, zijn volgens het VCC Schiphol allereerst een invloedrijke en gedreven projectleider, een coherent pakket van voldoende sterke maatregelen, de beschikbaarheid van informatie en de interesse van de doelgroep. Verder blijken ook het engagement van de betrokken partijen op voldoende hoog niveau (top of middle management), steun van officiële zijde, en goed projectmanagement en timing heel belangrijk.

De grote belemmering van vervoermanagement op Schiphol is het enorm aantal uurroosters en ploegensystemen in de verschillende bedrijven.

5. Toekomstperspectieven voor het bedrijfsvervoerplan

Er is geen einddatum. Vervoermanagement zal blijven bestaan en evolueren op Schiphol.

VERVOERPLAN AGFA GEVAERTS (MORTSEL, EDEGEM, WILRIJK, BELGIQUE)

1. Voorstelling en objectieven van het vervoerplan

Agfa Gevaert is werkzaam in de chemische nijverheid in het Antwerpse. Haar vestigingen zijn verspreid over 5 locaties in Mortsel, Edegem en Wilrijk. Het bedrijf telt ongeveer 5700 werknemers.

In 1996 werd van start gegaan met een bedrijfsvervoerplan. Voor de opmaak van dit plan werd een beroep gedaan op het Mobiliteitsbureau Antwerpen. Daarvóór had het bedrijf o.a. reeds bedrijfsbussen en gereserveerde parkeerplaatsen voor carpoolers. Met het bedrijfsvervoerplan wordt vooral gefocust op een verdere verhoging van het gebruik van het collectief vervoer, het promoten van fietsen en te voet gaan in het pendelverkeer, en het aanpakken van parkeerproblemen. Op eerder langere termijn streeft men een attitudeverandering (minder 'auto-matisme') bij het personeel na.

Na een haalbaarheidsstudie (1996) en een enquête onder het personeel (1997) werd een actieplan voorgesteld (1998) waaruit de volgende maatregelen geselecteerd werden voor implementatie:

- Aanstellen en begeleiden van een vervoerscoördinator in het bedrijf
- Promotie van het bedrijfsvervoerplan
- Carpoolmatching en uitbreiding carpoolaccommodatie bij het bedrijf
- Informatie over het openbaar vervoer en verbetering dienstverlening
- Optimaliseren van het bestaande netwerk van bedrijfsbussen
- Verbetering fietsaccommodatie bij het bedrijf en suggesties voor verbeteringen op de routes naar het bedrijf

Het bedrijfsvervoerplan wordt voor 90% gefinancierd door het Vlaams Gewest (o.a. via de werkzaamheden van het mobiliteitsbureau), de resterende 10% door het bedrijf zelf.

Sinds juni 1998 worden de maatregelen effectief geïmplementeerd. Er is nog geen grondige evaluatie gebeurd van de effecten ervan.

2. Beschrijving van de maatregelen

2.1. Aanstellen en begeleiden (door mobiliteitsbureau) van een vervoerscoördinator in het bedrijf.

De taak van de vervoerscoördinator is het coördineren van alle inspanningen inzake vervoermanagement in het bedrijf, het bedrijfsvervoerplan promoten, als aanspreekpunt dienen voor werknemers met vragen, het verspreiden van reisadviezen en mobiliteitspakketten, ...

De vervoerscoördinator is een bestaande werknemer (personeelszaken) die deze taken bij opneemt gedurende enkele uren per week.

2.2. Carpoolmatching

De matching wordt verzorgd door Taxistop (via het mobiliteitsbureau), op basis van de resultaten van de enquête onder het personeel in de beginfase van het project. Hiervoor wordt speciale software (Smartpool) gebruikt. De carpooladviezen (met namen van potentiële partners) worden door de vervoerscoördinator aan de betrokkenen doorgespeeld.

Vóór de invoering van het bedrijfsvervoerplan werd carpoolen ook reeds gepromoot door het bedrijf. Het stelde toen zelf lijsten samen van personen die in de buurt wonen van werknemers geïnteresseerd in carpooling.

2.3. Carpoolparking bij het bedrijf

Agfa Gevaert had reeds gereserveerde parking voor 3+-carpoolteams. Er is pas een nieuw parkeerterrein aangelegd, dat open zal gaan in september 1999. Waarschijnlijk zullen hier ook gereserveerde parkeerplaatsen voor carpoolduo's voorzien worden. De plaatsen het dichtst bij het gebouw zijn voor de 3+-carpoolteams, dan volgen de carpoolduo's en de autosolisten moeten het verst van het gebouw parkeren.

2.4. Informatie over openbaar vervoer

De vervoerscoördinator geeft informatie door over openbaar vervoer aan geïnteresseerde werknemers. Deze wordt ter beschikking gesteld door De Lijn en de NMBS en eventueel het mobiliteitsbureau.

2.5. Verbeteren van openbaar vervoer

De vervoercoördinator of het mobiliteitsbureau communiceren indien nodig met de openbaarvervoermaatschappijen en trachten zo een verbetering van de dienstverlening te bekomen. Zo werd bijvoorbeeld reeds bekomen dat een geplande afschaffing van de vroegste trein werd geschrapt en een openbare-buslijn werd verlengd.

2.6. Verbetering bedrijfsbussen

Het gaat om een optimalisatie van de routes van de reeds lang bestaande bedrijfsbussen. Hiervoor werd een gespecialiseerd bureau ingeschakeld (Traject). De nieuwe routes gaan in in september 1999. Er is dan ook opnieuw promotie van de bedrijfsbussen voorzien.

2.7. Verbetering van de accommodatie voor fietsers op het bedrijfsterrein

Er waren reeds voldoende en goede fietsenstallingen aanwezig, maar deze zijn nog verbeterd geworden, o.a. door aanpassingen speciaal voor mountainbikes, meer plaats voor motorfietsen en extra beveiliging door middel van een slagboom.

2.8. Verbetering en promotie van fietsroutes naar het bedrijf

Het bedrijf rapporteert probleemsituaties en –gebieden op de fietsroutes naar het werk aan de bevoegde overheden. Hiervoor wordt uitdrukkelijk gevraagd aan de werknemers om zelf problemen te melden aan de werkgever, die de klachten dan doorspeelt. De overheden lijken in de mate van het mogelijke bereid de problemen aan te pakken.

3. Promotie van het vervoerplan

De verschillende maatregelen van het plan worden op verschillende manieren gepromoot. Het meeste materiaal hiervoor wordt geleverd door het mobiliteitsbureau. Er is o.a. een fietsfolder, een carpoolfolder, affiches en bereikbaarheidsgidsjes voor het openbaar vervoer en voor de bedrijfsbussen. Dit alles kan worden samengevoegd tot een mobiliteitspakket voor nieuwe werknemers. Verder worden ook artikels over vervoermanagement verspreid via bedrijfsinterne media.

4. Evaluatie van de resultaten

De resultaten zijn nog niet geëvalueerd. Agfa Gevaert vindt het nog te vroeg hiervoor. De modal split voor de invoering van het plan was als volgt (cijfers 1997):

- | | |
|-----------------------|-----|
| ▪ Auto, alleen/Motor: | 39% |
| ▪ Carpooling: | 17% |
| ▪ Bedrijfsbus: | 16% |
| ▪ Openbaar vervoer: | 10% |
| ▪ (Brom)fiets: | 14% |
| ▪ Te voet: | 4% |

Hij toont aan dat de Agfa Gevaert werknemers zich reeds vóór de invoering van het plan duurzamer dan gemiddeld⁷ naar het werk begeven.

5. Toekomstperspectieven voor het bedrijfsvervoerplan

Het bedrijfsvervoerplan is nu ongeveer een jaar in werking, alhoewel sommige maatregelen binnenkort pas van start zullen gaan. De maatregelen blijven tot nader order gewoon lopen.

⁷ In vergelijking met de pendelgegevens uit het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen 1994-1995.

PLAN DE TRANSPORT DU MET (NAMUR, BELGIQUE)

1. Description et objectifs du projet

Le plan de transport du Ministère Wallon de l'Équipement et des Transports (MET) a été initié dans le cadre plus général du projet européen MOMENTUM (Mobility management for the Urban environment). L'objectif principal de ce projet de trois ans était d'évaluer la gestion de la mobilité en Europe en tant qu'approche complémentaire au système existant de gestion classique des problèmes de congestion. Ce projet comprenait un volet de démonstration et de mise en application des stratégies de gestion de la mobilité au niveau de onze sites européens.

Le plan de transport du MET à Namur constitue un de ces projets de démonstration. Il vise à réduire l'utilisation de la voiture pour les déplacements domicile-travail des 750 employés du Ministère en encourageant le recours aux modes de transport alternatifs.

Actuellement, ces employés travaillent dans 18 sites dispersés dans Namur mais il est prévu que tous déménagent vers un nouveau bâtiment situé près de la gare en septembre 1999.

Le projet a débuté en janvier 1997 par une analyse des contraintes objectives des différents sites. Cette dernière a été suivie par une enquête réalisée auprès de l'ensemble des employés pour identifier leurs habitudes en matière de déplacement et mieux cerner leurs besoins.

Sur base de ces données, un plan d'action a été élaboré en collaboration avec le Ministère et les sociétés de transport public. Au total, ce sont plus de 70 mesures qui ont été analysées et proposées.

Le Ministère a alors choisi de se focaliser, dans un premier temps, sur un nombre limité de mesures. La plus importante de ces mesures est sans doute la mise en place d'une cellule de mobilité au sein du MET. Le responsable de cette cellule s'est vu chargé d'assurer la continuité du projet en organisant des campagnes de sensibilisation et d'information, en fournissant sur demande des conseils et de l'information sur les modes de transport alternatifs et en initiant la mise en œuvre de nouvelles mesures. L'ouverture officielle de la cellule a donné lieu à l'organisation d'une conférence de presse, la distribution généralisée d'un dépliant et à une campagne d'affichage dans les bureaux du MET. La réalisation de conseils individualisés destinés à l'ensemble des employés est également planifiée. La distribution de ces conseils se fera lors du déménagement vers le nouveau quartier général en septembre 1999.

2. Inventaire des mesures

- création d'une cellule de mobilité
- réalisation et diffusion de conseils individualisés
- création de parkings vélo dans les parkings des nouveaux bâtiments
- construction des douches destinées aux cyclistes dans les nouveaux bâtiments
- campagne de sensibilisation et d'information

3. Campagne de promotion du plan

- conférence de presse
- campagne d'affichage
- distribution d'un dépliant d'information
- articles dans le bulletin d'information du MET

4. Evaluation des résultats

Le projet ayant pris un certain retard, il n'a pas encore été possible d'évaluer les retombées de sa mise œuvre.

5. Perspectives d'évolution du projet

Les perspectives d'évolution du projet sont très bonnes étant donné la création de la cellule de mobilité. En effet, cette dernière va assurer le développement future du plan de transport en prenant de nouvelles initiatives pour la mise en œuvre de mesures supplémentaires.

PLAN DE TRANSPORT DE LA SABENA (BRUXELLES, BELGIQUE)

1. Description et objectifs du projet

Le Ministère de l'Environnement et de l'Infrastructure de la Communauté flamande a proposé à la société de développement de la région du Brabant Flamand (GOM) d'élaborer un plan de transport pour la Sabena. Il s'agissait du premier plan d'entreprise multimodal c'est-à-dire que tous les types de transport ont été examinés.

Le pourquoi d'un tel plan réside dans le fait que la région bruxelloise connaît de gros problèmes de circulation qui sont en grande partie causés par la venue chaque jour de travailleurs habitant hors de la région. Sabena est un des principaux employeurs dans la région, environ 10 590 personnes y travaillent dont la plus grande partie dans l'aéroport.

Les différents lieux d'activité de Sabena ne sont pas facilement accessibles par transport public ce qui a pour conséquence que les employés utilisent le plus souvent la voiture comme moyen de transport. L'accès à l'aéroport par voiture est d'ailleurs optimal, les possibilités de parking sont suffisantes, mais le niveau de saturation est atteint.

Le plan de transport de la Sabena a pour but de diminuer l'emploi de la voiture dans les déplacements domicile-travail autour de l'aéroport, de rendre plus sûre l'accessibilité à l'aéroport, de permettre une meilleure mobilité générale et d'avoir un effet positif sur l'environnement.

Ce plan tente donc de modifier le comportement du personnel de la Sabena par l'introduction d'alternatives concrètes et d'incitants visant ainsi à modifier leur choix de mode de transport,

Le plan de Sabena rentre dans le cadre d'un projet plus général de la GOM qui tente de propager les plans de mobilité dans le Brabant flamand. L'intervention du Département de l'Environnement et de l'Infrastructure a lieu lors de la réalisation concrète du plan (exécution, mise en œuvre et évaluation).

Les profils de mobilité et d'accessibilité (fournis par la première phase du plan) ont décrit les besoins en transport et la situation existante au niveau de l'offre.

Phase 1 du projet: enquête auprès du personnel afin de déterminer le marché potentiel, les possibles modes de transport alternatifs et les différents incitants pour ce changement.

Phase 2 : analyse et interprétation des données de l'enquête et réalisation effective du plan. Durant cette phase, le groupe de recherche devait tester la réalisation pratique sur le terrain des possibles alternatives et des différents incitants.

Phase 3 : Plan d'action (aperçu des différentes mesures proposées par TRAJECT)

- mise en œuvre des alternatives et des incitants ;
- réalisation de conseils de déplacement personnalisés ;
- désignation d'un coordinateur de transport ;
- suivi du bon déroulement du plan de transport .

Ce plan a été soumis à la direction de Sabena qui décidera alors de la réalisation pratique et des décisions prises au niveau du plan d'action

2. Inventaire des mesures

Le plan a été accepté par la direction de la Sabena et a démarré en décembre 1993.

- Une enquête auprès du personnel a été réalisée ainsi qu'une campagne de communication par le biais d'affiches et d'un bulletin d'information. Chaque travailleur, ayant participé à l'enquête, a reçu un itinéraire personnel conseillé. Et depuis le début de la campagne, des réactions et des questions arrivent sur le bureau des coordinateurs.
- Deux coordinateurs de transport ont été désignés en 1993. Leur tâche consiste en un suivi général (réponses aux diverses questions, faire connaître les différents avantages du plan,...)de tout ce qui touche aux différentes alternatives modales du plan de transport ainsi que les améliorations possibles ;
- Un service d'intervention pour le covoiturage (carpooling matching system) a été mis en place en décembre 1993, chaque collaborateur peut s'inscrire et obtient ainsi, par ordinateur interposé, une liste sur laquelle figurent tous les partenaires possibles de covoiturage, ce système est appuyé par divers incitants notamment financiers ;
- Des places de stationnement réservées aux « carpoolers » (ils reçoivent une vignette), ont été mises à disposition en janvier 1994 dans les différents sites de travail et 600 personnes bénéficient aujourd'hui de ce système. Le parc a été ainsi réduit de 280 unités. Il a été obtenu par la régie des voies aériennes que seuls les « carpoolers » puissent emprunter le périphérique reliant Bruxelles national à Brucargo. En 1999, il y a une nouvelle gestion des parkings basée sur un système de vignettes de couleur autorisant un stationnement aux endroits caractérisés par la même couleur ;
- Un service d'autobus entre Anvers et l'aéroport a été ouvert au personnel en 1994. Les passagers paient un prix comparable aux frais de déplacements auxquels ils ont droit. Un certain nombre de bâtiments éloignés dans le site de l'aéroport sont également rendus accessibles par un service de navettes au départ de la gare de Bruxelles National ;
- Depuis septembre 1996, une nouvelle ligne de la société des transports publics De Lijn a été créée pour effectuer la correspondance entre Vilvoorde et Brucargo ;
- Amélioration de l'infrastructure pour l'utilisation du vélo.

3. Campagne de promotion du plan

Les différentes facettes du plan ont été divulguées de diverses manières. Toute cette publicité était fournie par le bureau gérant le plan, il s'agissait de brochures pour l'utilisation du vélo, l'utilisation du covoiturage (carpooling), des affiches ainsi que différents guides pour l'utilisation des bus d'entreprise et des transports publics. Tout ceci est également fourni aux nouveaux employés. Toute modification ou adaptation du plan est également fournie par courrier et journal interne.

4. Evaluation des résultats

- L'activité des deux coordinateurs reste cependant limitée à des réponses passives aux questions suscitées par la campagne de communication et à quelques adaptations notamment dans la gestion des places de stationnement. Le plus gros problème de leur fonction de coordinateur est que celle-ci n'est pas leur fonction principale.
- La campagne de carpooling a beaucoup de succès :
 - Il arrive régulièrement des demandes pour faire partie de la liste du carpool system ce qui donnent de nouvelles possibilités. Les nouveaux travailleurs reçoivent d'ailleurs un folder explicatif accompagné d'un formulaire d'inscription. Il y a en moyenne trois nouvelles inscriptions par mois et les questions concernent le plus souvent ce qu'il y a lieu de faire en cas de congé du chauffeur ou lors de la formation d'une équipe. De plus, la base de données du carpool nécessite une remise à jour régulière.
 - Il n'y a pas assez de temps pour une intervention active dans le carpooling comme normalement prévu. Les rencontres et diverses réunions entre carpools ont été posposées, ...La proposition de commencer une rubrique sur le carpooling dans le journal du personnel a été abandonnée.
 - Beaucoup de travailleurs ne demandent pas de vignettes car ils craignent une action du fisc. Le nombre total de carpoolers serait donc plus important que le nombre inscrit pour une vignette. Les places réservées ont beaucoup de succès surtout aux endroits caractérisés par un déficit en possibilités de stationnement. Les coordinateurs effectuent un suivi régulier des places de stationnement réservées au covoiturage : contrôle régulier, adaptation liée à la croissance du parking,... Le problème réside au fait que il y a parfois des places vides sur le parking réservées au carpoolers car les membres d'une même équipe font parfois partie de divisions différentes aux alentours, la conséquence du système est que certaines places vides soient occupées par des personnes non autorisées. Les coordinateurs cherchent une solution technique (un système de verrouillage) ;
 - Il a été obtenu de la Régie des Voies Aériennes que les carpoolers puissent utiliser le périphérique reliant Bruxelles national à Brucargo. Ceci a été obtenu suite à une initiative des coordinateurs ;
 - Actuellement, 500 groupes de 2, 3 ou 4 personnes utilisent ce système. Ce système marche très bien mais est assez difficilement contrôlable. Il y a notamment des problèmes suite aux nombreux horaires différents. Ceci est aggravé par le cas des temporaires, mi-temps et le travail d'équipes.

La ligne Anvers-Zaventem remplit toutes les attentes des utilisateurs de ce services. Il y a un bus par heure, le trajet coûte 75 frs ou est gratuit (pas droit alors aux frais de déplacements). La seule difficulté réside dans la coordination de l'horaire de passage avec les différents horaires des travailleurs de la Sabena.

Les coordinateurs ont pris l'initiative de demander au MIVB de prolonger la ligne de bus 54 jusqu'à l'aéroport. Trajet déterminant le potentiel de travailleurs utilisateurs de cette ligne, qui est apparu assez faible.

Les mesures concernant l'utilisation des vélos attendent la réalisation des travaux d'infrastructure programmés aux abords de l'aéroport par BATC, parmi lesquels notamment des pistes cyclables. Cependant en 1995 des mesures concernant l'utilisation du vélo ont été prises à l'intérieure de Sabena : parking de vélos aux principales accès d'entrée,...

Traject a proposé la mise en place d'un retour garanti pour stimuler le covoiturage, la Sabena n'a pas estimé nécessaire d'accroître les incitants au covoiturage.

Traject a également recherché la possibilité de mettre en place une liaison par bus de la TEC entre Charleroi et zaventem. Cette proposition a été rejetée vu le coût élevé de sa réalisation.

Dans le cadre du projet de la communauté bruxelloise, il a été question d'un tarif moins onéreux pour le transport de travailleurs de l'aéroport vers Bruxelles. Ces tarifs paraissaient cependant encore très élevé et c'est pourquoi cette piste fut abandonnée.

Les installations de la Sabena sont caractérisées par de nombreux bâtiments dispersés et ne possédant pas toujours de parking ou à tout le moins suffisamment. D'autant plus que certains parkings sont situés sur des terrains loués pour encore cinq ans à la BIAC.

5. Perspectives d'évolution du projet

La réussite du projet est évaluée à plus ou moins 60 % et réside dans la mise en place du système de carpooling.

La mise en place d'un plan de transport demande un suivi quotidien à plein temps réalisé par une unité de collaborateurs ce qui n'est pas encore le cas au niveau de la Sabena où l'on réfléchit déjà à la perte de certains parkings (reprise probable des terrains par la société BIAC).

PLAN DE TRANSPORT DE KRAFT (BRÈME, ALLEMAGNE)

Démonstration du projet MOVE pour une réduction du trafic engendré par les naveteurs utilisant la voiture

1. Description et objectifs du projet

MOVE est un projet qui entre dans le cadre du programme européen LIFE de la Communauté Européenne. La préparation de la mise en œuvre de ce projet a débuté au printemps 1995. La durée du projet était de trois ans et devait se terminer en avril 1998. Le Département pour la Protection de l'Environnement dans le "Freie Hansestadt" de la ville de Brème était responsable pour la gestion de ce projet.

MOVE désire un développement modèle et une mise à l'épreuve d'un service d'une demande de transport pour les employés naveteurs. La principale tâche consistait à créer des possibilités afin de supprimer les différents obstacles rencontrés lors de la formation des carools pour le trafic des naveteurs à l'aide de mesures incitant à l'utilisation d'un carpool RidematchingService. Les partenaires de ce projet sont:

- L'entreprise internationale de produits alimentaires, Kraft Jacobs Suchard, avec son bureau central allemand comme entreprise test;
- Le StadtAuto Car-Sharing GmbH de Brème servant de compagnie de service;
- L'Institut pour l'écologie du transport (BVO) de Brème en tant qu'institut scientifique de conseil.

Dans une phase ultérieure du projet (expansion à d'autres entreprises), la brasserie Beck&CO a déjà été désignée comme partenaire associé au projet.

Kraft Jacobs Suchard a trois implantations opérationnelles dans la ville de Brème aux conditions très différentes en fonction de leur localisation et de leur lien avec les services de transport, avec pour résultat une utilisation différente de ces moyens de transport (modal split). Ces trois implantations sont intégrées dans le projet:

- **Localisation à Langemarckstrasse**, (centre administratif pour l'Allemagne) position central dans la ville avec des facilités d'utilisation du transport public local au dessus de la moyenne, une relative haute proportion de vélos et d'utilisateurs des transports publics locaux; 900 employés, un parking de 53 voitures et un deuxième pour 320 voitures en construction et donc pas de manque de places de stationnement.
- **Localisation à Holzhafen**, production et maintenance, situé dans l'aire industrielle à l'ouest de Brème avec une relativement bonne connexion au réseau de transport public local; 350 employés travaillant en équipes, possibilités de parking pour 340 voitures.
- **Localisation à Hemelingen**, production, implantation isolée dans un centre industriel en périphérie à l'est de Brème avec une connexion inadéquate aux transports publics locaux (surtout le soir), manque d'entreprises voisines, faibles chances d'une amélioration notable dans l'offre des possibilités des transports publics locaux; 700 employés travaillant en équipes, possibilité de parking pour 350 voitures.

Durant ce projet, il y a eu une tendance vers une réduction de l'emploi aux deux emplacements de production, partiellement à la suite d'un transfert des activités vers les localisations en dehors de Brème, ceci étant partiellement dû aux mesures de rationalisation et aussi suite à un processus de concentration en faveur de l'implantation du centre administratif municipal.

Le projet consiste en la réalisation d'un réseau d'information et de transport intégré pour les naveteurs en accord avec les employeurs ainsi qu'une offre spéciale d'un retour garanti au domicile ce qui signifie :

- développement, test et mise en œuvre de services de demande de transport intégré (MOVE): intégration de ridematching, un service de comptabilité pour le car-pool, le car-sharing, taxi et transport public pour un service complet et flexible. Développement d'un support informatique basé sur PC pour des activités immédiates sur le site pour faire du ride matching et du suivi intensif;
- transfert des expériences du projet notifiées dans un manuel, base pour une gestion de la demande de transport sur le lieu de travail, comportant: une mise en œuvre indépendante des services MOVE, gestion des parkings, promotion de l'usage du vélo, taxation et règlement législative;
- recherche d'une nouvelle réglementation possible afin d'inciter les employeurs à plus de responsabilités dans la gestion des déplacements de leurs employés; intégration de ce projet dans les discussions à l'intérieur de l'Europe notamment en matière de réglementations sur la qualité de l'air.

Le projet MOVE concerne donc les trois sites de travail de l'entreprise, son coût total est estimé à 70 000 ECU. Le projet est financé par la commission européenne (55%) dans le cadre du projet LIFE, par Frei Hausestadt Bremen (18%), par le Stadt Auto Bremen Car-Sharing GmbH (16%) et par le Büro Für Verkehrsökologie (Institut écologique du transport, 11%).

Groupes cibles :

Le groupe cible principal visé par ce projet est l'ensemble des naveteurs utilisant leurs voitures privées, en particulier les autosolistes, ainsi que tous les utilisateurs des transports publics bus/rail/tram/metro d'une ville de plus de 53 000 habitants.

Objectifs du projet :

Le principal objectif du projet vise à réduire l'aversion des naveteurs à utiliser les transports publics et le car-pool.

Dans un contexte de manque de services qui génère la nécessité de rendre plus attractif les transports publics et le ride sharing pour les naveteurs, un accord de coopération entre le Ministère de l'Environnement de la ville de Brème et Kraft Jacobs Suchard a vu le jour.

Les objectifs du projet sont les suivants:

- protection de l'environnement (réduction de la pollution, bruit, émissions...);
- réduire la consommation de l'énergie;
- réduire le volume du trafic;
- influencer les décisions concernant les modes de transport;
- réduire l'usage de la voiture privée et augmenter l'utilisation des transports publics;
- réduire les coûts du transport;
- améliorer l'utilisation de l'énergie;
- réduire la congestion du trafic;
- améliorer la mobilité et l'accessibilité.

En d'autres termes, les objectifs quantitatifs sont:

- augmenter le nombre moyen d'occupants par voiture utilisée par les naveteurs;
- réduire l'utilisation de la voiture pour les déplacements domicile-lieu de travail;
- augmenter l'utilisation des transports publics;
- augmenter la demande de ride sharing.

Les objectifs qualitatifs sont :

- développement et installation de nouveaux services intégrés de mobilité pour les naveteurs;
- augmentation de l'intérêt et de l'acceptation du ride-sharing et de l'utilisation des transports publics;
- combinaison des services d'aide à la mobilité (consultant), des mesures incitatives et de l'offre de services de transport (P.Expl.: car sharing);
- soutien pour une coopération entre entreprise d'une même aire industrielle.

2. Inventaire des mesures

Dans le cadre de ce projet, un programme comportant un ensemble de différents services a été développé et testé en collaboration de Kraft Jacobs Suchard, en mettant l'accent sur les différents aspects liés aux différentes localisations.

Les services MOVE mis en œuvre afin de lutter contre l'aversion des naveteurs à utiliser le transport public et le car-pool consistent en une combinaison des mesures suivantes:

- organisation de campagnes d'information et d'action sur le lieu de travail;
- offre de ristournes pour les "job-ticket" pour tous les employés;
- offre de l'entreprise à ses travailleurs d'un listing personnalisé des horaires des transports publics contenant les différents points et heures de passage;
- établissement d'un service régulier de car-pool;
- établissement de droits de stationnement privilégiés pour les membres d'un carpool;
- offre d'une mobilité garantie MOVE de la part de l'employeur aux employés utilisant les transports publics et le système de car-pool (des taxis sont disponibles en cas d'événements imprévus afin de leur donner la même flexibilité que les naveteurs utilisant la voiture). Les participants ont reçu une carte MOVE personnelle contenant les numéros de téléphone de tous les services offerts. Tous les membres ont reçu un carnet de chèques à l'aide duquel ils peuvent commander le service de déplacement désiré.
- établissement d'un service d'information permanent pour les besoins en déplacement des employés.
- offre de toute une série de services pratiques afin de favoriser le carpooling (organisation de rencontres pour faciliter la prise de contact entre covoitureurs, mise en exergue des avantages financiers du carpooling par rapport au simple usage de la voiture, réponses à toutes les questions concernant les assurances et les déductions fiscales, etc.) , mise en œuvre d'un service de suivi une fois le service fourni (assistance aux travailleurs changeant d'adresse, de lieu de travail ou ayant des difficultés avec le système actuel de carpool,etc.);
- établissement de stations de car-sharing sur le lieu de travail et aux différents endroits sélectionnés dans les aires résidentielles avec en plus des conditions spéciales pour les employés participant au système du car-sharing.

L'entreprise BECK & CO avec sa filiale de production (900 employés) et son administration (500 employés) situées à proximité immédiate du centre administratif de Kraft Jacobs Suchard dans le centre de la ville (Langemarckstrasse) est devenu un partenaire associé dans la seconde partie du projet. Les conditions idéales pour une coopération entre les deux entreprises étaient rencontrées, BECK & CO se caractérise par:

- des connexions semblables au réseau du transport public local;

- pas de job ticket ;
- pas de gestion des emplacements de parking ;
- seulement 40 % du personnel se retrouve dans la catégorie 'employé' ; la production suit le système
- 40 % du personnel utilise la voiture comme moyen de déplacement;
- les problèmes additionnels de parking sont en partie la conséquence de la perte de parkings précédemment loués;
- problèmes saisonniers de stationnement, conséquence de l'utilisation par l'autorité publique de son parking pour l'organisation de festivité;
- problèmes d'accessibilité et de trafic dans la principale rue d'accès à l'entreprise;
- recherche d'une collaboration avec Kraft Jacobs Suchard afin de partager, par exemple, la construction de parkings, etc ;
- possibilité future d'une connexion au chemin de fer, rénovation de l'accès à la gare toute proche (300 mètres).

3. Evaluation des résultats

Il y a beaucoup d'informations à retirer de l'expérience de Kraft Jacobs Suchard et de sa collaboration avec BECK & CO:

1. La réussite du service de car-sharing demande un réservoir suffisamment large de participants potentiels recherchant un trajet avec des souhaits spécifiques (conducteur/passager). Dans le cadre de ce projet, une formule de base a été développée: avec une participation attendue d'environ 10 % des participants potentiels du car-sharing sur tous les employés questionnés soit sur un nombre total d'au moins 6 000 d'employés (provenant d'une ou de plusieurs entreprises à proximité) comme masse critique suffisante pour garantir une probabilité de car-sharing de 20 %.
2. La taille du personnel chez Kraft Jacobs Suchard est manifestement en-dessous du dit seuil critique pour les trois implantations de Brème. C'est pourquoi une coopération entre sociétés est nécessaire. Même l'association avec BECK & CO n'a pas permis d'atteindre cette masse critique. Voilà pourquoi il est pas possible de tester suffisamment sur le terrain, tous les éléments planifiés de l'offre de service, et dans la deuxième phase du projet, il en est ressorti une réattribution des principaux thèmes en faveur du développement d'un service de transport inter-entreprise pour tous les employeurs dans la ville de Brème.
3. La mobilité (retour garanti) garantie testée dans ce projet (inspiré du système américain, "guaranteed ride home) peut rentrer en ligne de compte pour d'autres projets européens. Le système développé ici est simple et totalement transférable; les problèmes sont facilement évitable, mais les procédures complexes de sécurité inventées au départ pour limiter les risques (par exemple en ce qui concerne la définition des différents groupes et des demandes de participation) n'ont pas été un plein succès.
4. L'intégration d'employés additionnels ne provoque pas seulement une augmentation du réservoir des participants potentiels au car-sharing; la différence de localisation et de situation dus au type d'entreprise peut partiellement être compensée ou utilisée intelligemment, de plus les aspects problématiques du service de car-sharing (telle que la production flexible ou partielle, l'administration, etc.) causés par les différents rythmes de temps de travail et par les changements d'opérations peuvent être réduits.
5. Les concepts de mobilité doivent être mis en relation avec les différentes caractéristiques des diverses localisations d'une entreprise. Une différenciation doit être réalisée, si nécessaire, entre les différents départements d'une même entreprise –en fonction de leur localisation, de leur connexion aux moyens de transport et leur situation en matière d'aire de parking.

6. La participation sérieuse et ponctuelle de conseil d'employés et/ou de comités du personnel est très importante; les concepts de mobilité n'ont aucune chance d'aboutir sans leur soutien volontaire, par exemple dans le cas de Kraft Jacobs Suchard , la structure du conseil d'administration de l'entreprise étant particulièrement compliqué, l'acceptation du job ticket, les réglementations en matière de parking voiture et autres services MOVE ont mis du temps avant d'être finalisés. Il vaut mieux s'en tenir à quelques services cadres car un ensemble de solutions demande beaucoup de travail.
7. Les services offerts au secteur privé de l'économie, qui sont en conformité avec le marché, sont plus acceptés que les projets subsidiés, ceux-ci exigeant un engagement de l'entreprise.
8. Les entreprises s'attendent à ce que les concepts de mobilité soient planifiés de manière à ce qu'ils soient proposables et adaptables. Cela suppose la création d'un service d'information professionnel ainsi qu'une évaluation écologique. La concentration sur des offres individuelles est plus prometteuse qu'une offre mixte comportant tout un éventail de services de mobilité. Les projets visant une modification du comportement en matière de mobilité, impliquant donc un changement de mentalité, nécessitent beaucoup de temps .
9. Les projets qui requièrent une présence fréquente et permanente de consultants externes sont la plupart du temps infaisables. Soit l'entreprise loue son propre personnel soit elle se procure un "full" service. Ceci est au moins vrai pour les entreprises importantes vu le manque de législation sur la gestion de la mobilité à l'intérieur de l'entreprise et l'inexistence de politique de gestion de places de parking dans les entreprises (et dans une moindre mesure au niveau des municipalités). Si il n'existait pas de législations, de mesures fiscales et politiques de soutien (par exemple la réévaluation fiscale de la loi sur les parkings gratuits pour les employés) ou pression des problèmes particuliers de congestion du trafic (mauvaise infrastructure, manque de parking, etc...), l'entreprise demeurerait opposée à toute intrusion extérieure.
10. Le service fourni par Car-Sharing (StadtAuto) pour les trajets domicile lieu de travail comme partie intégrante du service "mobilité garantie", n'a pas démontré son intérêt, économique lorsque l'on considère que les stations ont été installées en dehors de Brème et que les différents véhicules ont été spécialement acquis à cet effet. D'un autre côté, la station StadtAuto, située au centre du complexe de Kraft Jacobs Suchard, fonctionne d'une manière permanente grâce à une implantation mixte dans l'environnement urbain avec un degré normal d'utilisation. Contrairement aux localisations périphériques, la mise en place d'un service de car-sharing pour les compagnies situées dans la densité urbaine a été évaluée comme économiquement plus fiable.
11. La principale opposition au projet MOVE réside dans le fait que la gestion des places de stationnement dans l'établissement central de la compagnie, planifiée à l'intérieur du projet et soutenue par la direction de l'entreprise, n'a pas été réalisée suite à l'opposition du conseil des employés. La réalisation des mesures demande un soutien constant alimenté par divers incitants et conforté de la campagne illustrant les points positifs du plan. Une propre dynamique, dans le sens d'un processus continu des caractéristiques comportementales changeantes en faveur d'un choix de transport pour les employés, rencontrant les nécessités environnementales, ne peut être réalisée dans ce cas. Le succès d'un tel plan, aussi minime soit-il, nécessite un accompagnement par des mesures « push and pull ».

Les différents participants au projet ont été confrontés à différents problèmes durant celui-ci. Il est même devenu évident qu'une partie des difficultés ne pourrait être résolue à l'intérieur du projet (notamment les aspects de masse critique pour un service de car sharing performant), ce qui demandait que l'offre des services soit étendue et développée pour toute la ville de Brème. Dans ce but, ont été développés un software spécial pour un service de car-sharing inter entreprise, un service de retour garanti amélioré, l'organisation d'une campagne de promotion, la mise en place des termes généraux d'affaires et les accords de service et une stratégie pour l'acquisition de société.

4. Perspectives d'évolution du plan

Le prolongement du plan se situe dans le service de car-sharing (ridematchingservice). Celui-ci est maintenant sur le marché et a été développé sur base du projet MOVE (et largement à l'intérieur de celui-ci) à Brème comme une offre de service dans le secteur privé pour des employeurs privés et publics. L'introduction sur le marché a été avant tout effectuée aux abords de Kraft-Jacobs-Suchard et de Beck & CO. Dans la phase initiale, uniquement les employeurs importants d'au moins 400 employés ont été approchés. Tous les accords passés avec les sociétés potentielles jusqu'alors reste sans obligation tant que la masse critique de 6 000 employés n'est pas atteinte pour les sociétés aux abords de Brème. Une fois la masse critique atteinte le contrat deviendra effectif et le service pourra débiter. Les négociations pour ce contrat ont été tenue avec des sociétés de tailles et de caractéristiques différentes (sociétés de production, banques, assurances, universités, établissements publics, parcs industriels,...). Les fournisseurs de services sont le StadtAuto GmbH Bremen et l'Institut for Transport Ecology (BVÖ) qui créeront une nouvelle entité dans ce but.

PLAN DE TRANSPORT DE BOOTS SUR LE SITE DE BEESTON (NOTTINGHAM, ANGLETERRE)

1. Description et objectifs du projet

The Boots Company est la plus important employeur privé à Nottingham où elle emploie actuellement 6 500 personnes à Beeston aux abords de la ville. Le site de Beeston a été acquis par Boots en 1927 et constitue maintenant le centre du bureau principal de l'administration de la compagnie, des fonctions d'entrepôt et de fabrications.

Depuis 1990, le trafic sur le site, notamment aux heures de pointe, a augmenté de 30 % avec pour conséquence une augmentation de la congestion sur les routes d'accès. Une restructuration de l'entreprise de Nottingham a impliqué un transfert de plus de 1 300 employés de l'installation du centre ville causant ainsi beaucoup de soucis pour l'accessibilité du site. Actuellement 3 600 places de parking-voiture sont disponibles mais le nombre de voitures entrant sur le site de Beeston par jour est susceptible de croître jusqu'à environ 5 500 suite à la restructuration (le site est opérationnel 24 heures par jour).

L'accessibilité au site de Beeston via les transports publics est très limitée vu la situation géographique, ce qui implique une forte dépendance à la voiture et aux possibilités de parking. C'est pourquoi Boots fournit à ses employés des moyens de transport alternatifs comme, par exemple, un service de bus de travail et des possibilités de parking pour vélo et moto.

Désirant étendre ses opérations sur le site, la compagnie Boots a conclu un accord, partie intégrante dans l'autorisation de nouveaux développements, avec le Nottingham City Council. Cet accord suggère la réalisation d'un plan de mobilité comportant des actions visant une réduction de l'utilisation de la voiture et la réalisation de modèles de gestion de déplacements du personnel .

Ce plan contient un ensemble de mesures pour gérer les besoins de mobilité de l'entreprise Boots. Tous les modes de transport sont envisagés –marche, vélo, bus, rail et carpooling. Cette étude de cas démontre le rôle que les organisations du secteur privé peuvent avoir dans le développement de modes durables de transport et l'important partenariat entre les entreprises et les autorités locales. La réalisation du plan de mobilité est activement encouragée par le Nottingham City Council et représente une importante part de sa politique en matière de transport durable.

Il couvre les besoins de transport du personnel de Beeston sur une période de 4 ans. Bien que le principal impératif soit de contrôler les trajets du personnel afin de réduire la congestion du trafic, l'entreprise Boots est également consciente des responsabilités pour réduire l'utilisation de la voiture et des émissions polluantes afin d'être en accord avec les directives gouvernementales et européennes.

A la suite d'une enquête sur les habitudes de son personnel en matière de transport, Boots a mis sur pied un plan de transport dès le mois d'août 1996 et ceci en accord avec le Nottingham City Council (accord de la section 106). Les principaux objectifs du plan de mobilité sont les suivants :

- Assurer que les plans de mobilité –actuels et futurs- rencontrent les besoins de l'entreprise et de ses employés ;
- Continuer à améliorer l'environnement, la santé en général et les statistiques d'accidents à Nottingham ;
- Maximiser l'accessibilité au site et démontrer les coûts et bénéfices relatifs des modes de transport alternatifs et ainsi permettre au personnel de prendre des décisions réfléchies ;
- Assurer que la majorité du personnel bénéficie des actions actuelles et futures du plan de mobilité ;

- Optimiser l'utilisation des ressources disponibles de la Boots Company et minimaliser les désagréments pour le voisinage ;
- Réduire le nombre de trajets « business car » entre Beeston et les bureaux de Nottingham jusqu'à 400 par jour.

La compagnie Boots tente de réduire le trafic sur son site et a engagé des ressources financières importantes pour la réalisation de ce plan de mobilité. Les coûts totaux ne sont pas disponibles pour tous les éléments du plan mais Boots fournit un subside d' environ 250000£ par an pour les bus de ramassage et reçoit une allocation de 33 000£ du département du transport pour un soutien des initiatives introduites en matière de transport cycliste. Boots a également mis à disposition des membres de son personnel et des ressources en termes de house publications ainsi que le prix de l'étude des déplacements du personnel et du soutien pour les actions du plan de mobilité.

Les principaux éléments de ce plan - en plus de la fourniture d'un service de bus de ramassage- sont:

- Une offre additionnelle de facilités pour les cyclistes et motocyclistes pour atteindre une augmentation de 50 % du nombre d' utilisateurs réguliers pour l'année 2000;
- Une mise sur pied d'un groupe d'utilisateurs de vélo;
- Assurer la sécurité des piétons sur le site ;
- Un système de carpooling comprenant un ensemble de base de données (l'objectif étant d'atteindre au moins 1000 personnes enregistrées dans la base de données), helpdesk et incitants comme le ticket de 5£ for registering et un service de retour gratuit au domicile en taxi pour les covoitureurs malchanceux.
- Une offre de points d'information concernant le service des bus;
- Une mise à jour régulière des itinéraires des bus et des services afin d'atteindre un nombre de 1700 utilisateurs de bus de ramassage;
- Une journée « Travel to Works at Boots » pour conscientiser le personnel aux alternatives à l'autosolisme (le but visé étant la réduction de 10 % de l'utilisation de la voiture);
- Un projet liant les diverses entreprises locales en vue d'un accroissement de l'utilisation des bus de travail ce qui permettrait de réduire le subside annuel des transports publics.

2. Inventaire des mesures

Un plan de mobilité a été réalisé, établissant la situation actuelle pour chaque mode de déplacement vers le site ainsi que des propositions pour le futur. Des propositions détaillées sont mises sur pied en matière de marche, de vélo, de services de bus de ramassage et de parking voiture.

Le point de départ du plan de mobilité était la réalisation d'un « Integrated Traffic Management Study » en 1995. Cela donnait une indication des principaux problèmes sur le site et reposait sur une étude des déplacements du personnel. Un équipement et des accessoires d'une valeur de 300£ pour cyclistes étaient offerts et un taux de 85 % de réponse a été atteint.

Comparé au subside annuel payé aux compagnies de bus pour combler l'écart entre les revenus et les dépenses, la dépense pour chaque mesure planifiée dans le plan est faible mais les coûts cumulés de la mise en œuvre de ces mesures sur les six ans du plan s'élèvent à 241 000£ ce qui équivaut au subside payé aux compagnies de bus chaque année. Le coût annuel du plan, excluant le subside au transport public, est de 40 166£ ce qui équivaut à un coût annuel de 6.18£ par employé de l'entreprise Boots.

Marche (2.5%):

Environ 160 membres du personnel se rendaient à leur travail à pied au moment de l'élaboration du plan, cette proportion n'a pas de grande chance d'évoluer car le site n'est pas très proche des zones résidentielles. Les actions proposées dans le plan englobent la mise en évidence des aspects santé de la marche pour se rendre à son lieu de travail, promotion lors de la journée « Travel to Work », entretien sur le site des différents aménagements réalisés et réalisations de tracés piétonniers additionnels en vue, notamment, d'une plus grande sécurité.

Vélo (6.3%):

La première étude a montré que 400 membres du personnel utilisaient le vélo chaque jour pour se rendre sur leur lieu de travail et se parquaient dans différents endroits sur le site de Boots Beeston. Les soucis du personnel se concentraient sur la sécurité sur le site (renforcement des limitations de vitesse des véhicules sur le site,...), sur l'accessibilité et la surveillance des parkings-vélos ou encore des adaptations pour les diverses installations pour utilisateurs de vélo (douche,...).

L'objectif poursuivi est d'augmenter le nombre de cyclistes de 50 % pour l'an 2000. Les actions comprennent des dispositions en matière de pistes cyclables, de construction et d'extension de parking, de douches, de vestiaires, d'une formation de groupes d'utilisateurs de vélos, de visites chez un bike doctor, de code de la route de sécurité et d'une promotion de ce mode transport lors des journées « Travel to Work ». A l'avenir, il est prévu une modernisation des parkings, une intervention dans le financement lors de l'achat de vélos ou de motos ainsi que tous les aménagements nécessaires pour les cyclistes dans les nouvelles constructions.

En 1996/97, Boots a pris part avec d'autres organisations de la ville dans le Département of Transport Cycle Challenge et a reçu, à ce titre, une allocation de 33 000£ pour l'accomplissement de réalisations additionnelles sur le site, notamment des douches, abris,... pour lesquels Boots a dépensé 35 000£ supplémentaires (4 500£ en 1997). La compagnie a également coopéré avec le County Council pour différents aménagements routiers sur les routes d'accès au site. Différentes expositions sont réalisées régulièrement avec les représentants du County Council pour le code de la route spécifique au cyclistes et les bike doctors.

Bus (20.4%):

Boots fournissait déjà 63 bus de ramassage couvrant les diverses périodes de la journée et desservant les différentes aires résidentielles autour de la ville mais le nombre de passagers journaliers a chuté de 1600 en 1990 à 1300 en 1996. La société estime que 1700 passagers chaque jour serait possible sans de nouveaux véhicules. Les bus sont fournis par des sociétés locales qui prennent en charge les passagers et ses services sont financés par Boots soit 250 000£ par an.

Boots envisage d'augmenter l'utilisation des transports publics et d'encourager le modal shift de la voiture vers le bus. Maintenant, il existe une inspection régulière des itinéraires, des durées de trajets et des financements. Il est également envisagé une introduction de services additionnels en soirée vers le centre ville et les services publics aboutissant sur le site, de plus un centre d'information est dorénavant disponible dans le restaurant du personnel et sur internet. Des guides d'horaires individuels sont disponibles pour le personnel. L'information est donnée au nouveau personnel et la promotion des services de bus est également effectuée lors des journées « Travel to Work ». Différents accords ont été réalisés avec le Nottingham City Transport afin de combiner le service des transports publics et ceux de ramassage de la société et un contrôle régulier est effectué pour un maximum de bénéfices pour la société et le personnel.

Train :

Une navette de bus (coût 3 000£ en 1996) a été organisée entre la gare des chemins de fer et le lieu de travail ainsi que des offres spéciales en conjonction avec les trains centraux. Les services sont publiés et l'information concernant les horaires est disponible dans le restaurant du personnel.

Car Sharing (carpooling) (7.5%):

Boots désire une réduction de 10 % des déplacements en voiture(+/- 63.3 %) pour les trois premières années et encore 10 % pour les cinq années ultérieures grâce à la promotion du carpooling, du vélo et des bus de ramassage.

Le principal objectif du système de carpooling est d'augmenter l'efficacité de l'utilisation de la voiture (au moins deux personnes par voiture) et de réduire le nombre de véhicules sur la route. Boots vise ainsi à maximiser la taille du système de carpooling (600 utilisateurs au départ dans la base de données) et ainsi contrôler la demande pour de nouveaux parkings. De plus, tout un service de suivi et d'aide est fourni aux différents participants. Boots a également offert des bons d'une valeur de 5£ aux participants du carpooling et un service de retour gratuit à la maison en taxi en cas de nécessité ou en cas d'heures supplémentaires. Le carpooling et les économies qui peuvent être réalisées grâce à ceux-ci sont divulguées lors des journées Travel to Work. D'autres aménagements ont aussi été réalisés pour diminuer les retards et les embouteillages en heures de pointe sur les routes publiques d'accès : ouverture d'un troisième point d'accès, réorganisation du parking (4500 places avec les nouvelles constructions) sur le site par l'utilisation de permis de stationnement, reconfigurations de certains tronçons pour une meilleure fluidité du trafic,...

En 1996, 6 500£ ont été dépensées pour le lancement du système de covoiturage, le software pour la base de données (environ 1 000£) et les publicités pour la promotion du système et des différents incitants. En 1998, le système de covoiturage a été relancé avec un coût estimé à 8 000£.

3. Campagne de promotion

Travel to work fair (coût 9 500£ en 1996): Le but de cette journée est de conscientiser le personnel à la variété des modes de transport disponibles. Celle-ci s'étendait sur plusieurs jours pour les différentes parties du personnel et on y retrouve notamment des représentants des organisations liées au trafic, au bus et aux cyclistes. Un free bike doctor et un code de sécurité était disponible. Plusieurs journées semblables sont programmées régulièrement.

Il existe aussi d'autres moyens d'information : les journaux internes et locaux, le Air Health Strategy (février 1996), CBI (guide to transport best practice), CEST (centre for exploitation of science and technology), les programmes radio (radio 5, BBC radio Nottingham) ou encore le site internet www.nottscg.gov.uk/utc/btindex-htm.

En 1998, 22 000£ ont été également dépensées pour la promotion des différentes activités, pour une nouvelle journée Travel to work, pour la poursuite de la concertation avec les entreprises locales ainsi qu'un nouveau centre d'information relatif au plan de déplacement.

4. Evaluation des résultats

Pour obtenir une grande efficacité et une amélioration des actions entreprises, il est important de réaliser à chaque étape une étude complète des déplacements ; ceci est nécessaire pour appréhender le succès d'une mesure ou pour déterminer les actions ultérieures. De plus, le succès d'un plan de mobilité demande une bonne coopération entre le secteur privé et le secteur public et idéalement il devrait y avoir un membre du personnel totalement responsable de la bonne évolution des mesures.

Les principaux résultats des actions du plan seront connues lors de la prochaine étude sur les déplacements du personnel. Bien que le système carpooling ait atteint 150 carpoolers réguliers, ce qui a permis à Boots d'enregistrer une chute de 7.5 % de l'autosolisme, d'autres efforts doivent encore être réalisés avec ce système puisque environ 600 personnes sont actuellement sur le registre de la base de données du carpooling. Tant qu'il n'y aura pas de croissance significative du nombre de participants au carpooling, il est prématuré de dire qu'il n'y aura pas d'impact probant sur la congestion routière et la pollution de l'air sur le site.

Le nombre de bus de ramassage fournis a augmenté de 57 à 63 mais il n'est pas sûr que cela reflète un accroissement réel du nombre de travailleurs utilisant les bus de ramassage. Un impact significatif serait le niveau d'intérêt élevé montré dans les initiatives de Boots par les autres organisations tant du secteur privé que du secteur public. Boots a démontré à l'aide de ce plan qu'une compagnie privée peut jouer un rôle de leader dans des mesures visant à encourager les transports durables.

Le premier plan de mobilité de Boots est terminé et les actions en découlant ont été introduites. La prochaine étape sera la réalisation d'une étude plus poussée sur les déplacements futurs du personnel qui permettra une analyse complète des actions entreprises et des priorités pour le travail futur.

L'impact réel du plan de mobilité du Boots peut être masqué dans les différents résultats car le transfert de 1 300 travailleurs vers le site de Beeston pourrait accroître la pression sur le plan. De plus la réalisation d'un plan dépend de l'engagement de l'entreprise. Boots a montré la voie et a été en mesure d'introduire des ressources importantes, ce qui n'est pas toujours possible pour de plus petites sociétés étant donné le caractère crucial du financement dans le suivi des actions d'un plan de transport d'entreprise.

5. Perspectives d'évolutions du projet

Il est trop tôt pour se prononcer sur ce point, mais entre 1999 et 2000 il a été estimé que 73 500£ seront dépensées au total pour la poursuite du plan.

D'autres mesures ou propositions sont envisagées : un système de tatouage de véhicule pour contrôler les véhicules entrants, une recherche de méthodes de découragement de l'utilisation de la voiture avec notamment une imposition des places de parking sur le site, un développement des services offerts via le Boots intranet. Deux nouveaux projets de recherche sont également prévus, l'un concernant les impacts comportementaux d'information de voyages **basé sur internet sur le lieu de travail** (Université de Nottingham) et l'impact environnemental, lié au transport, des bâtiments (Building Research Establishment).

3.3. Mesures répertoriées dans la base de données

Catégorie 1 : Aménagement du territoire

- Décentralisation des administrations et de certaines industries
- Installation d'une entreprise sous condition de l'existence ou de la réalisation d'une desserte transport public
- Prime aux entreprises qui s'installent près des noeuds de transport ou pénalité aux entreprises qui ne tiennent pas compte de cette donnée
- Obligation pour les candidats bâtisseurs de réaliser une étude d'impact de mobilité
- Obligation pour les candidats bâtisseurs de prévoir des douches, des vestiaires, des parkings pour handicapés, covoitureurs, vélos
- Aval du Ministre compétent en matière de transport pour la délivrance d'un permis de bâtir avec incidence sur la mobilité
- Réglementation qui attribue à chaque municipalité un nombre maximum de places de parkings
- Obligation pour les candidats bâtisseurs de se soumettre à certaines obligations si situés dans un périmètre critique
- Obligation pour les communes ou les villes de réaliser des plans de mobilité
- Limitation du nombre de places de parking de nouveaux bâtiments en fonction de certains critères
- Choix de localisation des entreprises suivant la politique des zones ABC définie aux Pays-Bas
- Obligation de concertation entre les gestionnaires investisseurs et les responsables locaux de l'aménagement du territoire
- Limiter l'extension des villes et promouvoir la concentration
- Réduction de l'espace parking
- Geler la construction de nouvelles routes
- Réduction de l'espace routier disponible pour les voitures
- Obligation pour les promoteurs immobiliers de participer au financement de la politique de mobilité
- Les compétences de l'aménagement du territoire, des travaux et des transports sous la tutelle d'un seul Ministre
- Restriction du nombre de parkings des entreprises
- Réalisation d'un « plan piéton » ou « plan vélo »

Catégorie 2 : Avantages accordés par l'employeur

- Participation de l'entreprise à l'achat d'équipement pour cyclistes
- Primes accordées aux covoitureurs
- Augmentation de la part de l'employeur dans les abonnements aux transports publics
- Suppression ou réduction de l'intervention de l'employeur dans les frais de déplacement domicile-travail en voiture
- Prime spéciale ou jours de congé aux employés qui viennent travailler à vélo ou à pied
- Système de troc de droits de stationnement, possibilité d'échanger sa place de parking contre un autre avantage
- Primes aux employés qui déménagent et se rapprochent de leur lieu de travail
- Prime aux employés qui n'utilisent pas de places de parking

Catégorie 3 : Fiscalité

- Suppression de la déductibilité fiscale des coûts liés à la construction de places de parking
- Déductibilité fiscale pour l'employeur des frais occasionnés dans le cadre de la mise en œuvre d'un plan de transport
 - Taux de TVA à l'achat d'un véhicule variable suivant des critères écologiques
- Taxe de circulation fonction du rapport nombre de véhicules/nombre de personnes du ménage
- Taxation des places de parking privées non résidentielles
- Taxe à l'utilisation d'un véhicule qui intègre les coûts du transport
- Suppression ou réduction de la déductibilité des frais de déplacements pour les employés qui pratiquent l'autosolisme
- Exonération de cotisations à l'ONSS pour les primes accordées par l'employeur à ses employés pour l'utilisation des modes de transport durables
- Suppression ou diminution de la déductibilité fiscale des frais liés aux voitures de société et supportés par l'employeur
- Taxe de circulation liée aux kilomètres parcourus
- Imposition de l'employé en possession d'une voiture de société en fonction de l'utilisation réelle à des fins privées
- Taxes de mise en circulation et de circulation fonction de critères environnementaux du véhicule
- Déductibilité fiscale des déplacements domicile-travail identique quelque soit le mode de transport ou plus importante pour les modes de transport durables
- Réduction ou suppression des taxes de mise en circulation et de circulation
- Fiscalité favorable à la restauration des logements anciens aux centres villes
- Incitants fiscaux permettant de développer le télétravail et les téléconférences
- Incitants fiscaux à l'utilisation d'un véhicule électrique
- Augmentation du prix du carburant (taxe)
- Taxation plus avantageuse des carburants plus écologiques
- Exonération d'impôt pour l'employé du total de la prime éventuellement accordée par l'employeur pour l'utilisation de modes de transport durables
- Réduction progressive du différentiel actuel en faveur du diesel
- Taxation, sous forme de cotisations sociales, du remboursement par l'employeur des déplacements en voiture
- Déductibilité fiscale des frais de déplacement domicile-travail plus importante pour les employés habitant à proximité de leur lieu de travail
- Suppression totale de la déductibilité fiscale des déplacements domicile-travail
- Diminuer davantage les droits d'accises sur le diesel utilisé par les transports publics et par les transports collectifs organisés par les employeurs pour leurs employés (actuellement exonération de 2 BEF/l)
- Diminution de la TVA à l'achat d'un véhicule
- Taxe sur l'énergie
- Exonération fiscale pour l'employé du total du remboursement par l'employeur des abonnements en transport public
- Suppression de la déductibilité des frais inhérents aux parkings payants
- Encourager les employés à habiter plus près de leur lieu de travail par l'adaptation des frais d'enregistrement
- Déductibilité des frais de parking de dissuasion (Park and Ride) pour les employés
- Déductibilité de 6 BEF/km maintenue pour les chauffeurs qui pratiquent le covoiturage et reçoivent une rémunération des passagers
- Taxe de circulation liée aux résultats du contrôle technique
- Dispositions fiscales (en termes d'amortissement) favorables aux véhicules électriques de sociétés
- Taxation en tant qu'avantage en nature des places de parking mises gratuitement à disposition des employés
- Déductibilité des frais de déménagement pour l'employé dans le cas d'une nouvelle adresse de travail
- Exonération fiscale pour l'employé du remboursement par l'employeur des frais de déménagement de l'employé qui se rapproche de son travail

Catégorie 4 : Information et sensibilisation

- Mise en place de cellules d'information sur les modes de transport durable
- Promotion des différents produits proposés par les transports publics
- Promotion de la gestion de la mobilité auprès des entreprises - rassemblement et diffusion d'information pour aider les entreprises à réaliser leur plan de transport
- Organisation de la concertation et de la coopération entre les employeurs, les employés et les autorités en vue de réaliser une meilleure gestion de la mobilité
- Nomination et formation de conseillers en mobilité
- Documentation informative et sensibilisation à la mobilité durable à l'intention des nouveaux employés
- Organisation d'une loterie ne pouvant être gagnée que par les personnes ayant utilisé un mode de transport durable
- Organisation de journées de promotion des modes de transport durables
- Attribution d'une distinction/récompense aux personnes/entreprises qui se sont le plus impliquées en faveur des modes de déplacements durables

Catégorie 5 : Infrastructure

- Création d'un périphérique autour de Bruxelles réservé au trafic de transit
- Système prioritaire pour les bus et les trams
- Mise en place de parkings vélos, de douches et de vestiaires au sein des entreprises
- Parkings pour vélos près des gares et arrêts de transports publics
- Mise en place de nouveaux parkings vélos sécurisés
- Amélioration des plateformes d'accès aux transports publics (arrêts, abris, ...)
- Création de parkings réservés aux covoitureurs, entre autres le long des autoroutes
- Création/amélioration des espaces réservés aux piétons
- Développement de nœuds de transports publics
- Création de sites propres pour les bus et les trams
- Création et/ou amélioration de pistes cyclables
- Restriction sélective en matière de parking
- Mise en place de Park and Ride (parkings de dissuasion)
- Création d'espaces réservés aux véhicules comprenant un grand nombre de passagers (HOV)
- Parkings réservés aux covoitureurs sur le site de destination
- Construction d'un Réseau express régional (RER)
- Création de parkings aux abords des gares et aux extrémités des lignes de métro
- Mise en place d'un accès plus court et/ou d'une entrée supplémentaire pour les cyclistes et les piétons sur le site de l'entreprise

Catégorie 6 : Législation et réglementation du travail

- Permettre aux véhicules moins polluants de bénéficier d'une plus grande liberté de circulation
- Acquisition de véhicules propres par les collectivités publiques
- Frais de déplacements domicile-travail remboursés à 9 BEF/km au lieu de 6 BEF/km pour covoiturage prouvé
- Flexibilité des horaires de travail en entreprises
- Subsidés octroyés aux entreprises dont les résultats du plan de transport sont sensibles
- Accord sectoriel pour la mise en place d'une cotisation ristournée aux employés qui choisissent des modes de transport durables
- Obligation ou incitation pour les entreprises à réaliser des plans de transport
- Obligation pour l'employeur de participer à tous les frais de déplacements en mode de transport durable, même si la distance domicile-travail est inférieure à 5 km
- Accord sectoriel pour un système de cotisations pour cyclistes (domicile-travail)

- Remboursement des déplacements domicile-travail identique quel que soit le mode de transport utilisé
- Mise en place, dans le cadre des conventions collectives de travail, de systèmes de remboursements des déplacements domicile-travail qui privilégient les modes de transport durables
- Réorienter le budget public alloué au transport vers les transports alternatifs
- Participation des entreprises au financement des transports publics
- Obligation pour les employeurs de diriger au moins 50% des dépenses réalisées pour les déplacements de leurs employés vers les modes de transport durables
- Obligation pour les communes ou les villes de réaliser des plans de mobilité
- Restriction routière sélective : contrôle de l'accès à certains points du réseau suivant le jour, l'heure, le type de véhicule, l'usage du véhicule, la durée du séjour

Catégorie 7 : Services

- Amélioration des correspondances TEC et réseau ferroviaire
- Crèche d'entreprise
- Dial-a-ride, système de bus à la demande
- Possibilité pour les entreprises de fournir directement à leurs employés des tickets de transport public
- Plus grande flexibilité des transports publics pour meilleure adaptation aux besoins des entreprises
- Organisation du covoiturage
- Possibilité pour les employés de recourir à un service de taxi pour leurs déplacements professionnels
- Service de réparation pour vélo organisé par l'entreprise
- Mise à disposition par l'entreprise de vélos ou/et de voitures pour les déplacements réalisés par le personnel en service
- Retour à la maison garanti en cas d'urgence pour les covoitureurs
- Concierge collectif dans l'entreprise qui peut réaliser des courses simples pour les employés
- Meilleure desserte des zonings industriels par les transports publics
- Possibilité de prendre son vélo dans les transports publics
- Collaboration société de transport public et entreprise pour améliorer la desserte des zonings
- Augmentation de la fréquence des transports publics
- Mesures préventives pour lutter contre le vol des vélos
- Vanpool, covoiturage en minibus mis à disposition par l'entreprise
- Eliminer les grèves sauvages dans les transports publics
- Définition de normes de qualité de service pour le transport public et le respect de ces normes
- Service minimum assuré par les transports publics, même en cas de grève
- Système de tarification intégrée pour les transports publics
- Organisation par l'employeur de navettes spéciales pour les employés

Catégorie 8 : Tarification et péages

- Elimination du parking de longue durée en centre ville via une tarification progressive
- Système de tarification des parkings
- Période de tarifs promotionnels des abonnements aux transports publics
- Tarif minimum pour parkings, y compris les parkings des centres commerciaux ..., aux bords des villes
- Tarifs préférentiels de transport public pour les entreprises réalisant un plan de transport
- Gratuité des parkings à l'abord des gares, des stations de métro
- Obligation pour les employeurs de faire payer le prix des parkings à leurs employés
- Système de tarification des routes
- Réduction du prix des transports publics
- Obligation pour les villes de mettre en place une tarification des parkings dont le seuil minimal est fixé

Catégorie 9 : Télématique

- Réservation et achat à distance de titres de transport (guichets électroniques)
- Informations des voyageurs dynamiques et intégrées (en temps réel)
- Développement du télétravail
- Développement du télé-shopping, télébanking
- Signalisation à messages variables

3.4. Sélection de 10 mesures susceptibles d'influencer les déplacements domicile-travail

En collaboration avec le Users Group, les 10 mesures suivantes ont finalement été sélectionnées pour faire l'objet d'une évaluation particulière en terme d'acceptabilité, de faisabilité et d'efficacité.

- Mesure 1 : Incitation des entreprises à réaliser des plans de transport d'entreprise ;
- Mesure 2 : Flexibilité des horaires de travail en entreprise ;
- Mesure 3 : Obligation pour les employeurs de faire payer le prix du parking à leurs employés ou de donner une prime aux employés qui n'utilisent pas de places de parking ;
- Mesure 4 : Restriction du nombre de parkings en entreprise ;
- Mesure 5 : Mise en place de parkings vélos, de douches et de vestiaires au sein des entreprises ;
- Mesure 6 : Mise en place dans le cadre des conventions collectives de travail (CCT) de systèmes de remboursement des déplacements domicile-lieu de travail qui privilégient les modes de transport durables ;
- Mesure 7 : Exonération, pour l'employeur, des cotisations à l'ONSS pour les primes accordées pour l'utilisation de modes de transport durable et exonération d'impôt, pour l'employé bénéficiaire, du montant total de la prime;
- Mesure 8 : Collaboration société de transport public et entreprise pour améliorer la desserte des zonings ;
- Mesure 9 : Organisation du covoiturage ;
- Mesure 10 : Développement du télétravail

3.5. Evaluation des dix mesures sélectionnées

Pour chaque mesure, nous reprenons ci-après

- la synthèse de l'évaluation en terme d'acceptabilité, de faisabilité et d'efficacité sur base des interviews en distinguant, d'une part, les opinions recueillies en Régions wallonne et bruxelloise (sur base de la synthèse réalisée conjointement par l'Institut wallon et l'Université de Liège) et, d'autre part, les opinions recueillies en Région flamande (sur base de la synthèse réalisée par Langzaam Verkeer) ;
- l'évaluation complémentaire sur base des résultats de projets existants, des études de cas et des informations obtenues dans la littérature (cette évaluation complémentaire a été réalisée respectivement, par Langzaam Verkeer pour les mesures 1, 5 et 10; par l'Institut wallon pour les mesures 2, 3, 4 et 9 et par l'Université de Liège pour les mesures 6, 7 et 8).

MESURE 1 : INCITATION DES ENTREPRISES A REALISER DES PLANS DE TRANSPORT D'ENTREPRISE

1. Synthèse de l'évaluation sur base des interviews

1.1. Acceptabilité

1.1.1. Opinions en Régions wallonne et bruxelloise

Plan de transport sur base volontaire

Opinions générales

En Régions wallonne et bruxelloise, la majorité des personnes interrogées estiment qu'un plan de transport est acceptable, tant au niveau des employeurs que des employés, si il est introduit sur base volontaire. Un tel plan doit être encouragé et doit être négocié entre les employeurs et le monde syndical.

La SPI+ considère cependant qu'un plan de transport est inacceptable pour les PME car le personnel n'est pas suffisant (pour organiser le covoiturage notamment) et les démarches administratives sont beaucoup trop lourdes pour ce type d'entreprise.

Conditions d'acceptabilité

Un plan de transport sera plus facilement accepté si les conditions suivantes sont remplies.

- 1) La perception des problèmes de transport sur le site
Si le plan de transport représente une solution à des problèmes locaux (en particulier, un problème de stationnement et des problèmes de congestion à proximité du site de l'entreprise), il sera plus facilement accepté.
- 2) La motivation des employés et des employeurs
Les employeurs et les employés doivent être motivés pour qu'un plan de transport soit accepté. Il faut qu'ils soient conscients d'y trouver un avantage net. Il faut donc démontrer aux employés ce que le plan de transport va leur apporter, ses conséquences et pourquoi on le fait. La dimension communication est ici très importante.

Plan de transport obligatoire

Opinions générales

En Région wallonne, la majorité des personnes estiment qu'un plan de transport est inacceptable si il est obligatoire. Cette opinion générale, qui diffère de celle exprimée en Flandre, peut s'expliquer comme suit :

- en Région wallonne, la culture d'entreprise n'a pas encore suffisamment pris conscience des problèmes de mobilité des travailleurs,
- les problèmes de congestion en Wallonie ne sont pas suffisamment importants pour conscientiser les différents acteurs potentiels aux plans de transport.

Arguments contre l'obligation

En Régions wallonne et bruxelloise, les arguments avancés contre l'obligation sont les suivants :

1) Mesures trop linéaires et donc discriminatoires (Cabinet Kubla, FGTB)

Toutes les entreprises n'ont pas le même profil de mobilité et il existe des contraintes personnelles (familiales ou autres) dans l'organisation des déplacements. Il ne faut donc pas de mesures trop linéaires car elles risquent d'être discriminatoires.

2) Élément de démotivation (SNCB, Cabinet Kubla)

Les mesures obligatoires sont démotivantes et souvent contournées. Une démarche volontariste est donc préférable.

3) Atteinte à la liberté individuelle (CESRW, FEB, TEC Hainaut, TEC Liège-Verviers)

On ne peut obliger les entreprises à intervenir dans l'organisation des déplacements de leurs travailleurs car il s'agit de leur vie privée.

Proposition de loi Ansoms

En Région wallonne, seul le PSC s'est prononcé en faveur de l'obligation d'un plan de transport. Selon ce parti, l'obligation de réaliser un plan de transport pour les entreprises de plus de 50 personnes est nécessaire et souhaitable car cette obligation permettrait d'amorcer le mouvement et de conscientiser les différents acteurs potentiels.

1.1.2. Opinions en Région flamande

Bedrijfsvervoerplannen op vrijwillige basis

Wanneer gesproken wordt over bedrijfsvervoerplannen op basis van vrijwilligheid – het vrijblijvende 'aanmoedigen' - formuleert geen van de bevroegde partijen bezwaren. Ook vanuit het bedrijfsleven komt geen protest. De bedrijven zijn tevreden als er faciliteiten geboden worden om, indien zij dat nodig achten, een bedrijfsvervoerplan op te stellen.

Vanuit de praktijkvaststelling dat er op vrijwillige basis bijzonder weinig bedrijfsvervoerplannen tot stand komen, ondanks het feit dat er in Vlaanderen vrij veel energie en middelen tegenaan gegooid werden (Cf. actieprogramma bedrijfsvervoerplannen), vroegen we aan de geïnterviewden onder welke voorwaarden een bedrijf op vrijwillige basis overgaat tot het opmaken van een bedrijfsvervoerplan.

- Probleemervaring op locatieniveau

Zowel ervaringsdeskundigen, politici als betrokkenen zelf, antwoorden hierop dat het bedrijf in de eerste plaats een mobiliteitsprobleem moet ervaren op het niveau van de lokatie. In de praktijk is dat quasi altijd een parkeerprobleem (tekort aan parkeerplaatsen met als gevolg overlast in de buurt en de klachten die daarmee samengaan) of een bereikbaarheidsprobleem. De wens om een bedrijfsvervoerplan op te stellen kan bijna altijd vertaald worden in het zoeken naar oplossingen uit bedrijfseconomische overwegingen. Vandaar dat het te voorspellen is dat de spontane vraag naar bedrijfsvervoerplannen zal toenemen naarmate de verkeersproblemen groter worden en de bedrijven er effectief de financiële gevolgen van voelen.

Aansluitend wordt opgemerkt dat het feit dat de mensen in de file staan naar hun werk geen deel uitmaakt van 'het ervaren van een mobiliteitsprobleem' en dus globaal genomen geen zorg is van de bedrijven.

Het imago van het bedrijf speelt in de beslissing zelden een rol tenzij voor enkele voortrekkers zoals Colruyt of ondernemingen actief in de groene sfeer of met 'groen' als handelsmerk zoals Ecover.

- Draagvlak voor bedrijfsvervoerplannen

Onderneming en werknemers moeten gemotiveerd zijn, het bedrijfsvervoerplan moet gedragen worden opdat het een goed instrument zou zijn; de betrokkenen moeten erin geloven. Dit geldt niet enkel voor de bedrijven en de werkgevers, maar evenzeer voor de werknemers die uiteindelijk bereid moeten zijn om hun gedrag te veranderen.

Gezien de relatie tussen probleemperceptie en de wens om een bedrijfsvervoerplan op te stellen is het niet onlogisch dat het creëren van een draagvlak bij de werkgevers in de eerste plaats bestaat uit het visualiseren van de kosten en baten van een bedrijfsvervoerplan. Volgens een aantal bevrageden, waaronder ook de werkgeversorganisatie zelf, brengen de bedrijven niet alle kosten van mobiliteit en niet alle baten van een bedrijfsvervoerplan in rekening, waardoor ze de effectiviteit van zo'n plan te laag inschatten. Het bedrijf brengt vaak enkel de kost van het plan en de investering in de maatregelen in rekening. Zaken zoals verminderde kosten voor ongevallen in het woon-werkverkeer en voor de vervanging van een arbeidsongeschikte werknemer t.g.v. een ongeval, minder verplaatsingsvergoedingen voor de wagen, minder werkverzuim omwille van stress, beter functionerend personeel, stiptere werknemers, uitgespaarde ruimte van parkeerplaatsen, ... worden meestal niet in acht genomen. De overheid moet op de één of andere manier kunnen duidelijk maken dat een bedrijfsvervoerplan een voordeel is voor het bedrijf.

Bedrijfsvervoerplannen als verplichting

Op Vlaams niveau is er weinig weerstand tegen een verplichte invoering van bedrijfsvervoerplannen. Zowel SP, CVP, VU als Agalev vinden zich volledig in het wetsvoorstel Ansoms. De VLD houdt het bij het aanmoedigen van de bedrijven om een bedrijfsvervoerplan op te stellen en benadrukt dat eerst de alternatieven ontwikkeld moeten zijn vóór men de mensen bestraft omdat ze met de wagen naar het werk komen. Ook de Lijn en de Vlaamse gemeenten die werden bevraged zijn voorstander van een verplichting. Het kabinet van Min. Stevaert verkiest, omwille van het probleem Brussel, een initiatief (verplichting) op federaal niveau. Komt dit er niet, dan zal er een initiatief komen voor de Vlaamse bedrijven.

Wie praktijkervaring heeft met het opstellen van bedrijfsvervoerplannen -Traject, mobiliteitsmanager AWV - stelt zich genuanceerder op. Het geloof in een verplichting is er niet zo groot (argumenten cf. infra). De mobiliteitscel van de Vlaamse Administratie is voorstander van een meer dwingende aanpak, maar plaatst wel een aantal vraagstukken bij de wijze waarop dit moet gebeuren (cf. de wettelijke initiatieven).

Bij de werkgevers is er een grote weerstand tegen verplichte bedrijfsvervoerplannen. Het bedrijfsleven voelt zich geïrriteerd en wil niet als enige verantwoordelijk gesteld worden voor de mobiliteitsproblemen.

Zowel CVP als SP zeggen bij de voorbereiding van het wetsvoorstel Ansoms een positieve respons te hebben gekregen van de vakbonden. De VLD ziet ook een positieve attitude bij de vakbond. Anderen vinden de houding van de vakbonden onduidelijk. Vakbond en werknemers gaan akkoord als een bedrijfsvervoerplan een stap vooruit betekent. Soms komt de vraag naar een bedrijfsvervoerplan van de vakbond.

Argumenten pro

1. Vrijwilligheid blijkt geen resultaten op te leveren, aanmoedigen heeft tot nog toe weinig uitgehaald (cf. actieprogramma bedrijfsvervoerplannen). Zonder verplichting is het bedrijfsleven niet geneigd om iets aan het probleem te doen. Nochtans wordt het macro-effect enkel bereikt als iedereen participeert.
2. Bij vrijwilligheid profiteren velen van de inspanning van enkelen en dat is niet rechtvaardig. Bij vrijwilligheid krijg je een soort 'free ride'.
3. De omvang van de problematiek vraagt doortastende maatregelen.

Argumenten contra

1. Geen draagvlak, geen resultaat. Bij een verplichting zijn de betrokkenen niet gemotiveerd om er daadwerkelijk iets van te maken, wat zal leiden tot minimale, zwakke bedrijfsvervoerplannen met weinig effect.
2. De eigenheid van de onderneming biedt vaak geen ruimte tot actie
Zowel de praktijkmensen als de werkgeversorganisaties zelf wijzen erop dat de specifieke situatie van de onderneming soms weinig mogelijkheden tot actie biedt, bv. te flexibele werkuren voor carpoolen, high-tech bedrijf met zeer mobiele werknemers die uit alle hoeken van het land komen, afwezigheid van openbaar vervoer, ... Bijgevolg moeten er criteria geformuleerd worden voor de uitzonderingen, wat dan weer leidt tot een zeer complexe wetgeving.
3. Bedrijfsvervoerplannen hebben geen zin in niet-congestiegevoelige gebieden:
Het VEV wijst erop dat de kloof tussen het maatschappelijk nut en het bedrijfseconomisch nut zeer groot is voor bedrijven in gebieden waar er geen congestieproblemen zijn, bv. West-Vlaanderen of Limburg, Wat is het nut van een bedrijfsvervoerplannen in dergelijke regio's? Uiteindelijk hangt dit samen met wat de overheid wil bereiken: congestie bestrijden of het totaal aantal autokilometers terugdringen?
4. De onderneming heeft geen vat op het gedrag van de werknemers
De remmende factor zit ook vaak bij de werknemers; het is niet enkel de wil van de werkgever. Het bedrijf is niet altijd in staat om zijn werknemers te overtuigen om op een ander manier naar het werk te komen. Ook de vakbonden hebben hier een rol te spelen in het kader van het sociaal overleg. Verder vormen de ketenverplaatsingen bij de automobilisten een groot probleem voor het promoten van alternatieven.

Het wetsvoorstel Ansoms

Politiek is er aan Vlaamse kant een meerderheid voor het voorstel. Het voorstel werd uiteindelijk afgevoerd om politieke redenen. Voorstanders vrezen dat de druk van franstalige zijde zo groot zal zijn dat de verplichting er uiteindelijk niet zal komen.

De ervaringsdeskundigen zijn geen voorstander van het wetsvoorstel Ansoms. Dé grote verdienste van het voorstel is wel dat het als een soort van katalysator heeft dienst gedaan. Er is een discussie op gang gekomen over bedrijfsvervoerplannen. Vooruitstrevende ondernemingen lopen voor op de verplichting en bereiden zich voor op de invoering van een bedrijfsvervoerplan. Men raakt ook vertrouwd met het concept.

- Belang van een gefaseerde invoering
Door heel wat betrokkenen wordt benadrukt dat een verplichting gefaseerd moet worden ingevoerd wegens een gebrek aan verkeers/mobiliteitsdeskundigen in België. De markt van bureaus moet de kans krijgen zich te ontwikkelen en kwaliteit te leveren. Fasering kan door te starten met de grootste bedrijven.
- Het verankeren van een bedrijfsvervoerplan in een CAO
Zowel vakbonden als werkgevers hebben een verantwoordelijkheid op het vlak van mobiliteit. Als een bedrijfsvervoerplan niet voortkomt uit een overeenkomst tussen werkgevers en werknemers dan komt de haalbaarheid in het gedrang (VLD). Het tegenargument is dat een CAO een te hoog niveau is voor het betonnen van dergelijke verplichtingen omdat de werknemers op lokaal niveau moeten meedenken wil een bedrijfsvervoerplan iets opleveren (VEV).
- Garanties inbouwen voor een goed resultaat
Een voorwaarde voor het slagen van een bedrijfsvervoerplan is dat er engagementen gemaakt worden m.b.t. verschuivingen van verplaatsingsgedrag, een inschatting van de te behalen resultaten. Het blijft een middelenverbintenis, omdat je deze doelstellingen niet meetbaar maken en omdat het resultaat ook afhangt van externe factoren die een bedrijf niet onder controle heeft.
- Het uitgebreid concept van het bedrijfsvervoerplan zoals omschreven in de wet is praktisch en financieel niet haalbaar.
- Grootte van de onderneming staat nog steeds ter discussie
- De SP wil aan de wet toevoegen dat de bedrijven een vervoerscoördinator moeten aanstellen en wil ook de mobiliteitspremies koppelen aan een beperking van de autovergoedingen die het bedrijf uitdeelt.

1.2. Faisabilité

1.2.1. Opinions en Régions wallonne et bruxelloise

Conditions de faisabilité

La réalisation d'un plan de transport nécessite de remplir les conditions suivantes.

1. prévoir le financement des coûts
Il faut éviter d'accroître les charges pour les employeurs sinon l'on risque une délocalisation des entreprises. Des subsides doivent donc être prévus pour couvrir tous les coûts liés à un plan de transport (coûts d'élaboration + coûts de réalisation + coûts du suivi). Des moyens financiers supplémentaires doivent aussi être prévus en faveur des transports publics afin que ceux-ci puissent adapter leur offre dans le cadre de la réalisation d'un plan de transport.
2. introduire des mesures d'accompagnement
D'une façon générale, les personnes interrogées en Régions wallonne et bruxelloise estiment qu'un plan de transport doit surtout envisager des mesures incitatives (« pull ») plutôt que des mesures contraignantes (« push »).

* *mesures « pull »*

- Pour l'employeur
ex : la déductibilité fiscale des frais supportés par l'entreprise pour l'élaboration et l'exécution du plan (PSC/CEPESS, TEC Liège-Verviers, Comité de Mobilité de la Ville de Liège, PS/IEV)
- Pour les employés
ex : . réorganiser les dessertes de bus en zone rurale (Cabinet Kubla)
. prendre des mesures fiscales pour inciter les individus à utiliser les modes de transport durables pour leurs déplacements domicile-travail (cf. mesure 6) (CESRW, FGTB)

* *mesures « push »*

- Pour les employés
ex : l'instauration de frais de stationnement pour les emplacements de parking sur le lieu de travail (cf. mesure 3) (CESRW)

3. assurer l'information, le soutien et l'accompagnement

* phase préparatoire : informer et sensibiliser le public

- sur les problèmes liés aux déplacements domicile-travail et sur les solutions alternatives à la voiture,
- sur les avantages d'un plan de transport aussi bien pour les travailleurs que pour la collectivité toute entière

* soutien des pouvoirs publics

- en améliorant le système actuel des transports en commun,
- en prévoyant des aménagements du sol,
- en mettant en place différentes initiatives, en particulier dans le domaine du stationnement comme par exemple :
 - le développement des projets de parking SNCB réservés à la clientèle,
 - la création de plates-formes " Park and Ride " sur les nœuds routiers et autoroutiers à la périphérie des grandes agglomérations avec des navettes de bus fréquentes vers les principaux lieux d'emplois,
 - l'aménagement de zones de parcage destinées au co-voiturage
- en montrant l'exemple dans ses propres administrations
- en développant, au niveau fédéral, la concertation sociale sur le sujet des plans de transport avec les représentants des employeurs et des travailleurs

* accompagnement et coordination

Il faut former des managers de mobilité qui joueront le rôle de coordinateur pour aider et conseiller les entreprises ou pour gérer la mobilité d'un zoning (SNCB, CESRW, CGSLB, Cabinet Kubla, PS/IEV, SPI+). Ces managers pourront également évaluer les résultats obtenus (FEB).

La politique menée actuellement en Région wallonne permet de concrétiser en partie cette condition puisque désormais, chaque commune de Wallonie qui adhère à la Charte de mobilité délègue un de ses agents qui suivra une formation poussée au Ministère de l'équipement et des transports (MET) et deviendra, au niveau communal, la personne compétente en matière de mobilité.

4. tenir compte de la localisation de l'entreprise

Les entreprises les mieux placées pour faire des plans de transport sont celles ayant des bons profils d'accessibilité et de mobilité, à savoir les entreprises situées près des nœuds de transport.

5. la conservation des acquis

En Région bruxelloise, on estime qu'on ne peut toucher aux avantages en nature des employés, comme par exemple la voiture de société, les services du leasing et autres avantages en nature (cartes d'essence par exemple) qui représentent une rémunération déguisée.

1.2.2. Opinions en Région flamande

Afgezien van de mate waarin een bedrijfsvervoerplan aanvaard wordt door de betrokken partijen, werd ook nagegaan of een bedrijfsvervoerplan voor een onderneming een haalbare kaart is, in welke mate er organisatorische, financiële of praktische drempels zijn en met welke vorm van ondersteuning de bedrijven gebaat zouden zijn.

* **Financiële drempels**

Het kostenplaatje van de voorstudie voor een bedrijfsvervoerplan is anderhalf tot twee miljoen voor een gemiddeld bedrijf.⁸ Daarnaast is er ook de kost van de maatregelen. Zo'n uitgave doet een bedrijf pas als het overtuigd is van het rendement. Een bedrijfsvervoerplan kost daarnaast ook tijd en energie. De financiële drempel is dus reëel en men moet dan ook duidelijk kunnen aangeven dat er ook een voordeel aan vastzit. (Cf. supra) Vanuit de praktijk van bedrijfsvervoerplannen wordt voorgesteld om af te stappen van bedrijfsvervoerplannen met een mobiliteitsprofiel, bereikbaarheidsprofiel, enquête en actieplan zoals in het wetsvoorstel Ansoms, omwille van de prijs en de omslachtigheid. Een afgeslankt concept met een zeer beperkte voorstudie, waarbij het bedrijfsvervoerplan grotendeels beperkt wordt tot een actieplan is wel haalbaar. Met een uitgebreide voorstudie kan het actieplan geoptimaliseerd worden, maar de baten wegen niet op tegen de kosten.

* **Organisatorische drempels**

De praktijk van de bedrijfsvervoerplannen geeft aan dat de aard van het bedrijf soms geen ruimte biedt voor actie: soms zijn er gewoon geen alternatieven (Cf. supra)

Verhogen van de haalbaarheid

* **Financiële tegemoetkoming**

Zowat iedereen is het erover eens dat de bedrijven althans gedeeltelijk de kosten moeten dragen die verbonden zijn aan het bedrijfsvervoerplan. Opgemerkt wordt dat in een afgeslankt concept (Cf. supra) van bedrijfsvervoerplannen de kost gemakkelijk door het bedrijf gedragen kan worden.

Ongeveer de helft van de geïnterviewden pleit spontaan voor een fiscale aftrekbaarheid van de kosten van het bedrijfsvervoerplan. De werkgevers voegen hieraan toe dat dit noodzakelijk, maar niet voldoende is als stimulans.

Voorstanders van een overheidssubsidie voor een bedrijfsvervoerplan wijzen op het voordeel dat de overheid op die manier enige controle kan behouden op de kwaliteit van de bedrijfsvervoerplannen. Deze steun op permanente basis verlenen is af te raden. Permanente steun is moeilijk af te bouwen, ook al is het eindelijk doel van de steun – gedragsverandering – uiteindelijk bereikt. Het kan een soort van startsubsidie zijn. De kloof tussen het maatschappelijk nut en het bedrijfseconomisch nut kan gedicht worden door die startpremie. Duidelijk is dat de overheidstussenkomst in het kader van het actieprogramma bedrijfsvervoersplannen al té hoog was (de bedrijven betaalden zelf slechts 10 à 20% van de kost).

⁸ Een vaste eenmalige kost nl. de personeelskost (een klein miljoen voor ongeveer zes maanden continu werken). Zonder individuele reisadviezen speelt hoofdzakelijk de vaste kost die onafhankelijk is van de grootte van het bedrijf. Als er individuele reisadviezen gegeven worden rekent de rekent de mobiliteitscel 150 BEF per werknemer als variabele kost, wat de som brengt op 2 à 2,5 miljoen voor een bedrijf met 1 000 werknemers.

* Flankerend beleid van push- en pullmaatregelen

Een flankerend beleid van auto-ontradende maatregelen in combinatie met maatregelen die de duurzame vervoerswijzen bevorderen moet een klimaat creëren waarin bedrijfsvervoerplannen kunnen gedijen, waardoor de bedrijven indirect naar het bedrijfsvervoerplan geleid worden als oplossing en de werknemers tot het gewenste gedrag. Vanuit liberale hoek pleit men ervoor de azijnmaatregelen pas tevoorschijn te halen als het alternatief aanbod voldoende ontwikkeld is en de honingmaatregelen nóg niet blijken aan te slaan. De andere respondenten gaan de azijnmaatregelen niet uit de weg en pleiten minimaal voor fiscaliteit die de duurzame verplaatsingsmiddelen bevoordeelt in vergelijking met de vaak als 'pervers' omschreven terugbetaling van de wagen in het woon-werkverkeer. Daaraan wordt toegevoegd dat een verminderde aftrek voor de wagen echter efficiënter zou zijn (Cf. Maatregel 6). Er wordt tevens geopperd dat er iets moet gebeuren op het vlak van de fiscaliteit van bedrijfswagens, dat parkeermaatregelen moeten uitgewerkt worden om bedrijfsvervoerplannen te ondersteunen

* Medewerking van de openbaar vervoermaatschappijen

Opdat bedrijfsvervoerplannen haalbaar zouden zijn is de nodige soepelheid vereist van de openbaar vervoermaatschappijen om overeenkomsten te sluiten voor collectief vervoer. De Lijn wordt verweten niet al te veel interesse hebben om in dit kader creatief naar oplossingen te zoeken.

* Informereren en sensibiliseren

De overheid moet een klimaat creëren waardoor duidelijk wordt dat zij bedrijfsvervoerplannen en mobiliteit belangrijk vinden en waarom. Er is nood aan informatie en sensibilisering zowel aan werkgevers- als aan werknemerszijde. Heel wat bedrijven en zeker de kleinere bedrijven zijn nog niet vertrouwd met het concept van bedrijfsvervoerplannen: wat houdt dit in, waarvoor dient het, waarom is het in het voordeel van het bedrijf? Zowel werkgeversorganisaties als vakbonden zijn vragende partij.

* Kennisoverdracht en begeleiding

Er is te weinig know-how in de bedrijven m.b.t. het uitwerken en implementeren van een bedrijfsvervoerplan. Er wordt dan ook gewezen op het opleidingsvacuüm in Vlaanderen voor wat bedrijfsvervoerplannen betreft en op het gebrek aan deskundigen. Aan de overheid worden, eerder dan de vraag naar subsidies, verwachtingen gesteld m.b.t. het aanbieden van kennis, begeleiding en competentie bij het opstellen en implementeren van bedrijfsvervoerplannen. Dit kan een cel van competente managers zijn die hun kennis beschikbaar stellen van het bedrijfsleven. Dat zou Gewestelijk georganiseerd kunnen worden. Een enkeling ziet hier geen taak voor de overheid, maar laat dit aanbod over over aan privé bureaus op de markt.

* Het oprichten van een coördinerende en sturende instantie

Er is nood aan een coördinerende en sturende instantie die de bedrijven benadert, een soort van bovenbouw vanwege de overheid, die kleinere bedrijven gegroepeerd aanspreekt, bedrijven op bedrijventerreinen samenbrengt en samenwerking tot stand brengt met openbaar vervoermaatschappij, gemeente en eventuele andere partners voor het uitwerken van gezamenlijke vervoerprojecten. Het moet een aanspreekpunt worden voor de bedrijven.

De mobiliteitsmanagers die werden aangesteld in het kader van het actieprogramma bedrijfsvervoerplannen worden door de betrokkenen niet afgeschreven, zij het dat hun functie en optreden wel herzien moet worden in de richting van méér coördineren, motiveren, sturen, partners samenbrengen en begeleiden, in plaats van het opstellen van bedrijfsvervoerplannen voor de bedrijven. De fout die zij volgens deskundigen en de werkgevers maakten is dat zij top-down werkten,

waarbij de mobiliteitsmanagers aan de bedrijven gingen vertellen wat ze moesten doen. Het resultaat was een lijvige studie en een plan dat te nemen of te laten was. Gezien de omslachtige procedure kwamen ook bijna geen bedrijfsvervoerplannen tot stand waardoor de werkwijze uiteindelijk zeer duur was.

1.3. Efficacité

1.3.1. Opinions en Régions wallonne et bruxelloise

Conditions d'efficacité

A partir des opinions émises, plusieurs conditions semblent se dégager pour assurer l'efficacité d'un plan de transport:

1. Arriver à motiver les différents partenaires
2. Prévoir simultanément plusieurs mesures visant le même objectif, notamment la restriction des parkings, une meilleure desserte en transport public et l'organisation du covoiturage
3. Prévoir des mesures d'aménagement du territoire, en particulier en matière de localisation des entreprises
4. Assurer la coordination de la mobilité au niveau régional pour conseiller les employeurs lors de la mise en place de leur plan de transport
 - en créant une cellule pluridisciplinaire de mobilité (comme c'est le cas en Région wallonne, au niveau du MET)
 - - en formant des conseillers en mobilité dans chaque administration (comme c'est le cas pour les agents des communes wallonnes qui ont adhéré à la Charte de mobilité)
5. Assurer le contrôle des résultats obtenus

Suggestion : Intégration des plans de transport dans la Charte de Mobilité

Actuellement, des chartes de mobilité sont signées conjointement par les villes, les sociétés de transport public et la Région. Une suggestion serait d'introduire les entreprises comme nouveaux partenaires. Un chapitre plan de déplacement d'entreprise pourrait ainsi être ajouté à la Charte de mobilité.

1.3.2. Opinions en Région flamande

De CVP, SP en Agalev staan volledig achter het instrument van bedrijfsvervoerplannen en geloven dan ook sterk in de effectiviteit. Het wetsvoorstel Ansoms mikt op een gemiddelde vermindering van het autoverkeer van 15 à 20%. In elk geval is het zo dat bedrijfsvervoerplannen vrij veralgemeend moeten worden uitgevoerd wil men er daadwerkelijk de effecten van zien in het autoverkeer.

De VLD en het VEV geloven in bedrijfsvervoerplannen als instrument op voorwaarde dat ze op vrijwillig basis tot stand komen. Bij een verplichting probeert men problemen op te lossen die er niet zijn en in dat geval is er zeker geen effect.

2. Evaluation complémentaire

Impact van bedrijfsvervoerplannen op de mobiliteit

Potentieel voor bedrijfsvervoerplannen

Voor België tonen de RSZ-gegevens van 30 juni 1998 dat er 10 264 inrichtingen zijn met meer dan 50 werknemers, samen goed voor bijna 2 miljoen werknemers

In opdracht van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde werd door de vakgroep transport en ruimte van het SESO (1994) een studie gemaakt van de potentiële markt voor bedrijfsvervoerplannen⁹. Bij een verplichte invoering voor bedrijven met meer dan 50 werknemers zou de verplichting in Vlaanderen en het Brussels Gewest samen (maximaal) betrekking hebben op bijna 7 000 instellingen en op bijna 1,5 miljoen werknemers. Aan de hand van een ruwe berekening wordt gesteld dat bedrijfsvervoerplannen maximum 2 575 000 verplaatsingen per dag en 39 930 000 reizigerskilometers per dag in het Vlaams en Brussels hoofdstedelijk gewest kunnen bijvloeiden.

Het potentieel voor bedrijfsvervoerplannen heeft in de eerste plaats betrekking op werknemers die zich met de wagen van en naar het werk verplaatsen. Uit een DWTC-studie naar het verplaatsingsgedrag van de Belgen (Pollet, 2000) blijkt dat anno 1999 60% van de werkende Belgen als bestuurder met de eigen wagen naar het werk gaat, en 7% van de werkende Belgen als bestuurder van een bedrijfswagen. Dus, ongeveer twee derden van de werkende bevolking is in principe doelpubliek van een bedrijfsvervoerplan.

In een Nederlandse studie naar het potentieel van vraagbeïnvloedend beleid (Ligtermoet & Sleurinck, 1998) gaat men nog een stap verder en wordt nagegaan welk percentage van de woon-werkverplaatsingen met de wagen effectief in aanmerking komt voor een verandering van verplaatsingsmodus. Immers, niet alle werknemers beschikken over een waardig alternatief en zijn dus beïnvloedbaar via vraagbeïnvloedend beleid. In opdracht van het Nederlandse Ministerie van Verkeer en Waterstaat zochten de auteurs duidelijke indicaties voor de effectruimte van het vraagbeïnvloedend mobiliteitsbeleid. Dit gebeurde aan de hand van een secundaire analyse op 5 databestanden van enquêtes bij snelweggebruikers die geïdentificeerd werden via kentekenregistratie. Voor 21 meetpunten op de snelwegen in de Randstad is nagegaan welke autosolisten in de spits met als motief woon-werkverkeer over een voldoende goed alternatief beschikken. Daaruit blijkt dat 35% van de autosolisten in het woon-werkverkeer kan overstappen, 45% heeft geen goed alternatief en 20% heeft de wagen nodig voor het werk.

De onderzoekers concluderen dat het congestieverminderingspotentieel van het vraagbeïnvloedend beleid enorm groot is. Als alle autosolisten in het woon-werkverkeer met een voldoende goed alternatief niet langer solo-auto zouden rijden, neemt de congestie met enkele tientallen procenten af. Het zou 36%-90% minder voertuigverliesuren betekenen op de 12 geselecteerde congestielocaties. De auteurs formuleren echter vier randvoorwaarden:

- voldoende openbaar vervoer capaciteit (zelfde regeling, meer materieel)
- goede uitvoering van de dienstregeling (betrouwbaarheid!)
- voldoende beveiligde parkeergelegenheid voor fietsen aan de stations zowel aan woon- als aan werkszijde
- voldoende beveiligde parkeergelegenheid voor auto's aan de stations zowel aan woon- als aan werkszijde.

⁹ Van Landegem P. (1993?), De potentiële markt van bedrijfsvervoerplannen. Eindrapport. Studiecentrum voor Sociaal en Economisch Onderzoek. Vakgroep Transport en Ruimte.

Op basis van de resultaten pleiten de auteurs ervoor om mobiliteitsmanagement een aanzienlijke plaats te geven in het verkeersbeleid, ook gezien de beperkte kosten. Het vaak aangehaalde argument dat mensen in de wagen zitten omdat ze geen alternatief hebben, moet met deze resultaten toch genuanceerd worden.

'Kritische massa' bij vrijwilligheid?

Bedrijfsvervoerplannen zullen pas een effect ressorteren als er zeer veel bedrijven bereid zijn om te participeren. Tot nog toe werd er in België gerekend op het vrijwillig engagement van de bedrijven om op vrijwillige basis een bedrijfsvervoerplan op te maken. Ondanks de vrij grote overheidsinspanningen in Vlaanderen – het actieprogramma bedrijfsvervoerplannen 1995-2000- om bedrijven hiertoe aan te zetten bleven de resultaten ver beneden de verwachtingen. Er werd per provincie een mobiliteitsmanager aangesteld die de bedrijven benaderde met het aanbod een bedrijfsvervoerplan op te maken. De vaste kosten werden gedragen door de overheid, de variable kosten waren voor de rekening van het bedrijf. De doelstelling was dat alle bedrijven met meer dan 400 werknemers in Gent-Antwerpen-Leuven-Brussel tegen 2000 hun bedrijfsvervoerplan zouden hebben en alle bedrijven met meer dan 100 werknemers in de regionaal verstedelijkte gebieden. Uiteindelijk werden er slechts een 20tal bedrijfsvervoerplannen gerealiseerd. Eén en ander was te wijten aan de manier waarop het programma werd opgevat. De administratie (Goossens, 1999) wijt dit o.m. aan onvoldoende projectcoördinatie, onvoldoende tijd om het project te doen groeien, belangrijke personeelwissels, onvoldoende administratieve ondersteuning. Andere factoren waren het ontbreken van een parallel investeringsprogramma, onvoldoende flankerende maatregelen en het feit dat het programma steunde op vrijwillige deelname van de bedrijven. Ook in Brussel was er een initiatief om bedrijven aan te zetten tot het opmaken van een bedrijfsvervoerplan, dat weinig navolging kende en intussentijd is opgedoekt.

Ook in Nederland (Ministerie van verkeer en Waterstaat, 1998:90-91, 1999:6-7) werden inspanningen gedaan om bedrijven ertoe aan te zetten om vrijwillig een bedrijfsvervoerplan op te maken. Bedrijven werden zowel individueel als groepsgevoels op grote schaal benaderd, geïnfomeerd en geadviseerd over hun mogelijkheden tot vervoersmanagement. Hiertoe werden de nodige middelen beschikbaar gesteld. De doelstelling was vrij ambitieus: in vijf jaar doen alle bedrijven met meer dan 50 werknemers op vrijwillige basis aan vervoersmanagement. Maar, ook in Nederland blijkt de participatie van de bedrijven het probleem. In Randstad is 15% van de bedrijven die met een bedrijfsbezoek benaderd werd actief aan vervoersmanagement gaan doen; dit is 6% van de totale primaire doelgroep (nl. bedrijven met meer dan 50 werknemers). Daarnaast zegt 54% van de bedrijven interesse te hebben in het opmaken van een bedrijfsvervoerplan of 'in voorbereiding' te zijn. Vervoersmanagement is vooral in beeld als bedrijven problemen ervaren en dus een aantoonbaar voordeel zien. De Nederlandse overheid besluit hieruit dat mobiliteitsmanagement een andere aanpak vraagt waar vrijblijvendheid plaats maakt voor verantwoordelijkheid en dat er een beleidsintensivering nodig is om nog meer bedrijven over de streep te trekken ¹⁰.

Een Nederlandse studie naar het effect van bedrijfsvervoerplannen ¹¹ geeft als belangrijkste beleidsaanbeveling dat de overheid haar inspanningen best richt op de bedrijven die vanuit een afgedwongen situatie (door de ondernemingsraad of de vakbond, omwille van een verhuizing of een verandering in de onmiddellijke omgeving van het bedrijf) of uit een eigen motivatie opereren eerder dan haar inspanningen te richten op het bevorderen van het maatschappelijk verantwoordelijkheidsgevoel. Effect van een bedrijfsvervoerplan en voorspellingen

¹⁰ Een wettelijk kader om de randvoorwaarden aan te scherpen waarbinnen het bedrijf economisch dient te functioneren of het bieden van fysieke of financiële voordelen. Reeds genomen pull-maatregelen (of in voorbereiding) voor de bedrijven zijn: het fiscaal bevoordelen van carpool, fiets en openbaar vervoer; vanpoolregeling, bijdrageregeling voor bedrijfsvervoer en kaderregeling ketenmobiliteit; voor de werknemers zijn dat de financiering van de verbetering van de alternatieven openbaar vervoer en fiets en fiscale bevoordelingsmaatregelen voor carpool en openbaar vervoer. De Nederlandse regering nam ook push-maatregelen naar de bedrijven toe met de fiscale behandeling van lease-auto's, het locatiebeleid en de parkeernormen. Variabilisatie van de autokosten en het rekeningrijden moeten het autogebruik bij de werknemers afremmen.

¹¹ Prak & Martens, 1997:10

Het Vlaams Economisch Verbond (VEV) voerde een beknopte enquête uit bij een beperkt aantal bedrijven m.b.t bedrijfsvervoerplannen, waarin onder meer gevraagd werd naar de effecten van het bedrijfsvervoerplan. Zij kregen 26 ingevulde enquêtes terug. Ruim de helft zegt een bedrijfsvervoerplan te hebben, wat niet te veralgemenen is gezien de omvang van de steekproef en het feit dat bedrijven met een bedrijfsvervoerplan, gezien hun interesse voor de thematiek meer geneigd zullen zijn de vragenlijst effectief te beantwoorden. Opvallend is echter het gebrek aan inzicht in de effecten van het bedrijfsvervoerplan in termen van een daling van het individueel autogebruik. De helft weet niet of het resultaat van het bedrijfsvervoerplan bevredigend is. Een kwart zegt wel een bevredigend resultaat te hebben behaald (7 bedrijven). Slechts enkele bedrijven plakken hier een percentage op die uiteenlopen: van enkele procenten naar 15%, over 40 à 50% naar 65%. In bijna al deze plannen (11 van de 13) maken een sensibiliseringscampagne, het inleggen van collectief busvervoer en het verbeteren van faciliteiten voor fietsen deel uit van het bedrijfsvervoerplan.

In Vlaanderen en in België zijn er dus weinig cijfermatige evaluaties van bestaande bedrijfsvervoerplannen, wat te wijten zou zijn aan het feit dat zowat alle opgestarte bedrijfsvervoerplannen zijn blijven hangen in de planningsfase, door een gebrek aan een instantie die de opvolging verzorgt (Desmedt, 1999). Enkele voorbeelden waar wel een kwantitatieve analyse is doorgevoerd is het vervoerplan van Alcatel Bell waar 10% van de ondervraagde automobilisten effectief van vervoermiddel veranderde of ging carpoolen. Een ander voorbeeld is een evaluatie in het kader van het LIFE-project bij de Gentse ambtenaren, dat toont dat na één jaar actie 10 tot 14% van de alleenrijdende ambtenaren van vervoerswijze veranderde.

De Nederlandse overheid besluit in haar beleidsbrief vervoermanagement van september 1999 uit de ervaringen van de voorbije jaren dat bij de bedrijven die aan 'vervoermanagement' doen het autogebruik met 5 tot 10% vermindert wanneer een basispakket van maatregelen wordt ingezet, nl. maatregelen zoals openbaar vervoer-grootgebruikcontract, fiets-van-de-zaak, carpoolmatching. Bedrijven die krachtigere maatregelen treffen zoals bedrijfsvervoer, parkeermaatregelen, wijziging reiskostenvergoeding realiseren een gemiddelde reductie van 15-20%. Niet elk bedrijf kan hetzelfde resultaat behalen. Het resultaat wordt bepaald door de kenmerken en omstandigheden van het bedrijf.

In het proefproject bedrijfsgerichte aanpak werden in de periode 1991-1994 bij 41 Nederlandse bedrijven maatregelen ingevoerd ter stimulering van fiets, openbaar vervoer en carpoolen en ter vermindering van het autogebruik. Het verwachte effect was een autoreductie van 20%. Van de 41 nemen 17 bedrijven deel aan de evaluatie. Hieruit bleek een gemiddelde autokilometerreductie van 14% per bedrijf, wat toch wijst op een duidelijke verandering in vervoerswijzekeuze. Wat betreft de reductie van het aantal autokilometers is het effect minder groot, nl. 7%. (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 1997b:27).

In een studie van TNO en AVM (Prak & Martens, 1997:9) werden 15 bedrijven uitgebreid bevraagd o.m. naar de effecten van de mobiliteitsmanagementsactiviteiten. Naar eigen inschatting zou een gemiddelde autoreductie van 9% bereikt zijn. Matregelen die erg populair zijn bij het personeel brengen doorgaans weinig autoreductie teweeg, i.t.t. de meer onpopulaire maatregelen.

Nederland vertaalde haar vervoermanagementsbeleid in grote lijnen vanuit de praktijk in de Verenigde Staten, meer bepaald Zuid-California, die een lange traditie heeft van mobiliteitsmanagement. Belangrijk in deze context is 'Regulation XV' waarmee de grote werkgevers (>100 werknemers) verplicht werden om een bedrijfsvervoerplan op te stellen. De bedrijfsvervoerplannen worden opgevolgd, geëvalueerd en gecoördineerd door TMA's (Transport Management Associations) (Desmedt, 2000). Wat de effecten van dit programma (Zuallaert, 1994) betreft, wordt algemeen aanvaard dat goed uitgevoerde projecten voor bedrijven(zones) tussen de 10% en 15% tripreductie kunnen behalen, wat een significant effect heeft op de lokale congestie. Ten tweede blijkt uit de literatuur een ondergrens van 3,3% groei in de voertuigbezettingsgraad (d.i. een ondergrensreductie van 3 verplaatsingen per 100 werknemers per dag). Ten derde bereikt regulation XV 2 à 3% tripreducties in de regionale verplaatsingsvolumes, wat slechts een bescheiden effect is. Zo'n 40% van de bedrijven die een bedrijfsvervoerplannen moesten opstellen zijn erin geslaagd een zichtbare wijziging te bekomen in het verplaatsingsgedrag van hun personeel (Desmedt, 1999).

MESURE 2 : FLEXIBILITE DES HORAIRES DE TRAVAIL EN ENTREPRISE

1. Synthèse de l'évaluation sur base des interviews

1.1. Acceptabilité

1.1.1. Opinions en Régions wallonne et bruxelloise

Les avis sont partagés.

- Pour certains, cette mesure est acceptable, mais uniquement sur base volontaire car :
 - la flexibilité des horaires est désormais entrée dans les mentalités des entreprises,
 - pour les employés, cette mesure permet de choisir ses horaires et permet ainsi de mieux concilier sa vie privée et sa vie professionnelle, ce qui est généralement bien accepté,
 - pour les employeurs, la formule des plages horaires avec contrôle des heures réellement prestées répond aux besoins d'un grand nombre d'employeurs.
- Pour d'autres cependant, la mesure n'est pas acceptable car :
 - la vie collective de l'entreprise risque d'en souffrir et il existe un blocage au niveau des syndicats,
 - il existe des contraintes non professionnelles (en particulier familiales) qui rendront cette mesure inacceptable pour les employés,
 - les limites organisationnelles sont atteintes pour l'employeur.

Conditions d'acceptabilité

Plusieurs conditions d'acceptabilité de cette mesure semblent ainsi se dégager :

- 1) Respecter la vie collective et la culture d'entreprise
- 2) Etre encouragée au sein de l'entreprise et montrer que cette mesure est bénéfique à la fois pour les travailleurs et pour l'entreprise
- 3) Arriver à convaincre les syndicats
- 4) Obtenir l'accord des personnes concernées et modifier en conséquence les conditions d'engagement.

1.1.2. Opinions en Région flamande

De reacties op de vraag naar de aanvaardbaarheid van deze maatregel voor de betrokken partijen zijn uiteenlopend en soms tegenstrijdig. Vermoedelijk is dat omdat niet iedereen hetzelfde voor ogen heeft wanneer we over 'flexibele werkuren' praten. Betekent dit dat de werknemer beslist over de invulling van de flexibiliteit of betekent het dat het werkvolume bepaalt wanneer de werknemer naar huis gaat?

De meerderheid is van mening dat de werknemer vragende partij is voor flexibele werkuren. Volgens anderen zijn flexibele werkuren niet erg populair bij de werknemers, onder meer omdat dit risico's inhoudt voor het gezinsleven en problemen kan opleveren voor het gebruik van het openbaar vervoer.

Over de houding van de vakbonden is geen duidelijkheid.

Volgens de meeste respondenten is er aan werkgeverszijde nog heel wat weerstand tegen flexibele werkuren, in de eerste plaats uit angst controle te verliezen. Anderen zien dit op termijn wel als een aanvaardbare maatregel. Het vraagt een mentaliteitsverandering en andere organisatie van het economisch leven, maar met verloop van tijd zal dit meer en meer ingang vinden.

Op politiek vlak is de aanvaardbaarheid hoog.

Te verwachten evolutie van flexibele werkuren

De meeste geïnterviewden zien flexibele werkuren een hoge vlucht nemen in de nabije toekomst. Er zal meer flexibiliteit komen zowel wat betreft de uren als de plaats waar men werkt. Deze evolutie is volop aan de gang. Men vertrekt later of vroeger, of werkt enkele uren thuis en vertrekt dan pas naar het werk.

Redenen voor die verwachte uitbreiding van flexibele werkuren:

1. Het aantal tweeverdieners stijgt nog steeds
2. Flexibele werkuren worden steeds meer aangewend als oplossing voor het mobiliteitsprobleem, niet enkel door de individuele werknemer in het woon-werkverkeer, maar ook bv. in het goederenvervoer om knelpunten op te lossen.
3. De evolutie van de informatietechnologie en de internetfilosofie zet hiertoe aan.
4. Vermindering van de arbeidskost zal leiden tot een stijging van flexibele werkuren in de dienstensector vanuit efficiëntie-overwegingen.
5. Er is een evolutie naar een grotere arbeidsflexibiliteit. We komen aan een periode met een minder stereotype invulling van werk, een grotere onregelmatigheid in het werk, alle mogelijke vormen van deeltijds werk. Een aantal respondenten zijn dan ook van mening dat het debat veeleer in sociale context thuishoort dan in mobiliteitscontext.

1.2. Faisabilité

1.2.1. Opinions en Régions wallonne et bruxelloise

La mesure est destinée principalement :

- aux sociétés de services,
- aux entreprises de services publics,
- aux administrations (elle est déjà largement appliquée dans ces dernières et ne pose pas de difficultés).

Dans la pratique, la flexibilité des horaires peut prendre différentes formes :

- soit on laisse aux travailleurs le libre choix des horaires,
- soit on fixe une plage horaire d'arrivée et une plage horaire de départ plus ou moins étendue (comme c'est déjà le cas dans certaines administrations communales),
- soit on réduit les jours de travail prestés (semaine de 4 jours ou travail à temps partiel).

Pour les zonings, la mesure peut être intéressante puisqu'ils sont de toutes façons mal desservis par les transports publics.

Cette mesure entraîne des coûts additionnels liés aux problèmes d'organisation du travail.

Conditions de faisabilité

1. Ne pas nuire au cycle de production
En conséquence :
la mesure ne saurait être généralisée à toutes les entreprises, ni à tous les travailleurs (par exemple ceux qui travaillent en équipes)
2. Définir un accord cadre (= condition nécessaire avancée par les syndicats)
3. Concerner des entreprises en bonne santé
4. Maintenir la disponibilité des travailleurs pour limiter les problèmes liés à l'organisation du travail au sein de l'entreprise

1.2.2. Opinions en Région flamande

Financiële haalbaarheid

Wat betreft de financiële implicaties van het invoeren van flexibele werkuren worden er weinig problemen gesignaleerd. Er wordt opgemerkt dat de transactiekost stijgt omdat er minder overlappende uren zijn voor overleg. Een andere bemerking is dat de kostenefficiëntie van flexibele werkuren samenhangt met de aard van de bedrijfsorganisatie.

Juridische drempels

Op het vlak van sociale zekerheid moet er nog het één en het ander gebeuren, wat een zaak zou zijn voor de Minister van Sociale Zaken. Als de vierdagenweek doorbreekt zal dit automatisch in een stroomversnelling komen.

Arbeidsorganisatorische drempels

De meeste geïnterviewden geven te kennen dat de haalbaarheid van het invoeren van flexibele werkuren sterk samenhangt met de aard van de organisatie en de specifieke functie die de persoon in kwestie uitoefent. In sommige ondernemingen kunnen flexibele werkuren economisch totaal onaanvaardbaar zijn. De meesten noemen dan ook een aantal organisatietypes, –kenmerken die meer of minder geschikt zijn voor het invoeren van flexibele werktijden.

De meesten zijn het erover eens dat het voor zuiver administratieve functies, loket- en permanentiefuncties moeilijk is om de werktijden flexibel te maken. Kleinere bureaus en KMO's lenen zich hier wel goed toe. Wat betreft productielijnen met ploegen zijn de meesten van mening dat deze niet flexibel gemaakt kunnen worden, hoewel dit dan weer door anderen wordt tegengesproken. Het zou gemakkelijker zijn in ploegensystemen omdat er reeds met ploegen gewerkt wordt en men naar kleinere eenheden zou kunnen evolueren.

1.3. Efficacité

1.3.1. Opinions en Région wallonne et bruxelloise

Sur base des opinions émises, plusieurs effets de la mesure ont été mis en évidence.

Effets négatifs

1. Favorise l'autosolisme et défavorise les transports en commun
2. Ne résout pas la congestion dans les centres urbains (en raison des contraintes non professionnelles)
3. Ne facilite pas l'organisation du covoiturage

Effet positif

Diminue la congestion routière par un étalement de la période de pointe (à condition que les arrivées et départs soient bien répartis)

Conditions d'efficacité

Pour rendre la mesure plus efficace, certaines conditions ont été mises en évidence par les personnes interrogées mais elle sont soit inacceptables, soit irréalisables.

1. Imposer un décalage collectif pour répartir les arrivées et départs des travailleurs de façon adéquate (soit imposer un décalage horaire, soit imposer un étalement homogène de la semaine des 4 jours) : cette condition est cependant inacceptable pour les syndicats
2. Autoriser la flexibilité uniquement aux utilisateurs de modes de transport durable à condition que les sociétés de transport public puissent s'adapter à cette nouvelle demande : cette double condition est irréalisable car il existe, d'une part, un problème de contrôle du mode utilisé et, d'autre part, un problème de rentabilité pour les sociétés de transport public
3. Etendre la flexibilité au week-end : cette condition est inacceptable socialement
4. Modifier les horaires des écoles

1.3.2. Opinions en Région flamande

Een groot geloof in het effect van flexibele werkuren is er niet bij de geïnterviewden. Als enig positief effect wordt naar voor geschoven dat de pieken ontlast worden; het kan gezien worden als een soort van lapmiddel om de congestie te bestrijden. Dit betekent niet dat flexibele werktijden niet zinvol zijn, zeker wanneer je het in arbeidsorganisatorische en sociale context bekijkt.

Er worden heel wat negatieve effecten van flexibele werkuren voor de mobiliteit vermeld. De belangrijkste:

Bijna alle respondenten merken op dat flexibele werktijden geen stimulans inhouden tot het gebruik van duurzame vervoerswijzen. Integendeel, men kan gemakkelijk ontwikkelingsgedrag ontwikkelen ten aanzien van de files. Flexibele werktijden bemoeilijken volgens meerdere respondenten het gebruik

van alternatieven zoals carpoolen en bedrijfsvervoer. Ook voor het openbaar vervoer, dat volledig is afgestemd op de pieken, zouden flexibele werkuren geen goede zaak zijn. Dit wordt dan weer tegengesproken door anderen die wijzen op de betere benutting van de wegeninfrastructuur en van het rollend materieel bij meer gespreide verplaatsingen.

Het ingeschatte effect op het aantal verplaatsingen is niet onverdeeld positief. Immers, flexibele werkuren sluiten geen verplaatsingen uit; men vertrekt alleen wat vroeger of wat later. Daarnaast is het best mogelijk dat het gebruik van de wagen in de vrijgekomen tijd ook toeneemt.

Gezien de algemene toename van het vrijetijds- en recreatief verkeer riskeren de gespreide werkuren steeds meer in conflict te komen met het vrijetijdsverkeer. Misschien zal dat op langere termijn wel een negatief effect met zich meebrengen voor de congestie.

De congestie is dermate ernstig, de files zijn al zodanig uitgesmeerd in de tijd, dat de flexibiliteit al zeer verregaand zal moeten zijn om effecten te ressorteren. Velen merken op dat flexibiliteit ook grenzen heeft, de tijds marge waarbinnen men flexibel kan zijn is klein. Werknemers kiezen gelijkaardige werkuren in functie van het gezinsleven. Men is ook gebonden door uren die met het werk niks te maken hebben (school, openingsuren van de winkels, diensten, vormingsactiviteiten, ...). Flexibiliteit is dan ook maar mogelijk in de mate dat ook de andere delen van de keten dezelfde flexibiliteit hebben.

Aan de respondenten werd gevraagd welke vorm flexibele werkuren best zou aannemen om enige garanties te hebben voor een positief mobiliteitseffect. De meeste respondenten zien een gecompriëerde werkweek (vijf dagen op vier) als de beste formule, vermits er een verplaatsing wegvalt, met de bedenking dat de vrijgekomen dag misschien wel nieuwe verplaatsingen zal genereren.

Het recht op flexibele werkuren relateren aan woon-werkverkeer op duurzame wijze is volgens de meeste respondenten een prettige gedachte, maar moeilijk te realiseren. Het zou zeer veel protest oproepen van de vakbonden en wrijvingen met zich meebrengen tussen de werknemers. Nochans zou het ten goede komen aan de afstemming tussen carpoolers en aan openbaar vervoer-gebruikers die zouden kunnen vertrekken in functie van hun bus- of treinregeling.

2. Evaluation complémentaire

Peu d'études s'intéressent à l'impact d'une flexibilité accrue des horaires de travail en entreprise sur la mobilité. De l'information récoltée, il ressort qu'un étalement et une souplesse des heures de travail a un effet direct sur les risques de congestion aux heures de pointe.

Ainsi, un certain nombre d'expériences menées en France montrent que, lorsqu'elle est bien coordonnée, cette mesure est efficace en terme de réduction des problèmes de congestion (CETUR, 1994).

Certaines études menées au USA montrent que s'il existe bel et bien un lien entre la flexibilité des horaires de travail et le pourcentage d'employés pratiquant le covoiturage, ce lien n'est pas toujours clair. Ainsi dans certains cas, cette flexibilité entraîne une part plus importante du covoiturage, tandis que dans d'autres cas, c'est l'inverse qui est observé. (Bhatt and Higgins, 1989, ICARO, 1999).

Cette mesure permettrait également aux employés de mieux adapter leurs horaires à ceux des transports publics (CUTR, 1996). Cette mesure est d'ailleurs généralement souhaitée par les sociétés de transport public pour réduire les pics de fréquentation et donc permettre une meilleure gestion de leurs ressources.

<p>MESURE 3 : OBLIGATION POUR LES EMPLOYEURS DE FAIRE PAYER LE PRIX DU PARKING A LEURS EMPLOYES OU DE DONNER UNE PRIME AUX EMPLOYES QUI N'UTILISENT PAS DE PLACES DE PARKING</p>

1. Synthèse de l'évaluation sur base des interviews

1.1. Acceptabilité

1.1.1. Opinions en Régions wallonne et bruxelloise

Opinions générales

Concernant la tarification du parking

Mesure généralement inacceptable, tant pour les employés que pour l'employeur, car :

- le parking fait généralement partie de l'entreprise,
- le parking fait aussi partie des avantages en nature, souvent liés au grade,
- l'offre de parking étant limitée, il y a déjà un ajustement naturel qui s'effectue sans devoir recourir à une tarification,
- ceux qui n'ont pas d'alternatives à la voiture en raison de la localisation de leur habitat ou de la localisation excentrée de leur entreprise sont pénalisés par cette mesure,
- il existe un problème d'acceptabilité pour les employés qui ont une voiture de société.

Concernant la prime pour les non-utilisateurs de parking

Mesure plus acceptable que la tarification du parking, surtout du point de vue de l'employé, mais elle représente un coût pour l'employeur.

Conditions d'acceptabilité

Pour rendre la mesure plus acceptable, plusieurs conditions doivent être remplies

1) Concerner tous les travailleurs sans exception

Les avis sont cependant partagés sur ce point.

- Pour certains, des mesures particulières doivent être prises en matière de tarification pour ceux qui sont obligés d'utiliser leur voiture durant leurs heures de travail.
- Pour d'autres, la tarification du parking doit s'appliquer à tous les travailleurs sans exception, sinon, des tensions risquent d'apparaître au sein de l'entreprise.

2) Insérer cette mesure dans un plan de transport

Si, dans le cadre d'un plan de transport, les employés se voient proposer différentes alternatives à la voiture, la tarification du parking devient alors une mesure plus acceptable.

1.1.2. Opinions en Région flamande

Parkeermaatregelen liggen op het vlak van aanvaardbaarheid zeer moeilijk. Maatregelen die beperkingen opleggen aan het (gratis) parkeren zijn zeer onpopulair. De reflex is nog altijd om zo veel mogelijk parkeerruimte bij te creëren. De werknemers zullen zich bij het doorrekenen van de kosten zonder dat er tegelijkertijd alternatieven aangeboden worden, 'gepakt' voelen omdat ze met de wagen komen. Een premie is evenmin aanvaardbaar maar roept iets minder weerstand op dan het doorrekenen van de kosten.

Wat de politieke aanvaardbaarheid betreft wordt aangegeven dat dit soort van maatregelen met het huidig politiek klimaat in Vlaanderen momenteel niet onmogelijk zijn. Heel wat respondenten vinden een verplichting van het doorrekenen van de kosten/parkeermaatregelen een noodzakelijk onderdeel van het mobiliteitsbeleid en denken dat dit er op termijn ook wel zal komen. De VLD is echter sterk tegen dit soort van verplichtingen gekant en is voorstander van stimulerende maatregelen. De mensen moeten in elk geval eerst de garantie hebben dat zij met het openbaar vervoer op hun werk geraken.

1.1.3. Niet aanvaardbaar want...

- Het meest genoemde argument tegen beide parkeermaatregelen is dat niet iedereen over een alternatief beschikt voor de wagen. Men kan deze mensen toch niet bestraffen door hen hun parkeerplaats te laten betalen of hen een premie te onttrekken. Dit kan pas als men er zeker van is dat iedereen toegang heeft tot een waardig alternatief.
- De vakbonden zullen zich tegen de premie verzetten omdat het als een privilege aanzien zal worden voor een groep van werknemers. Dit kan aanleiding geven tot sociale onvrede in het bedrijf.
- Een gratis parkeerplaats wordt beschouwd als een deel van de arbeidsvoorwaarden of als een sociale verworvenheid. Dit kan je niet zomaar afnemen.

1.1.4. Aanvaardbaar want...

Parkeerplaatsen vormen een reële kost voor de werkgever. Hij moet ze kopen, bouwen of huren. De parkeerplaats moet gezien worden als een bijkomend voordeel voor de werkgever, een verkapt vorm van loon. Het is logisch dat de kost ervan wordt doorgerekend aan de werknemer. Een minder goed alternatief zou zijn dat de werknemer voor dit voordeel belast wordt.

1.1.5. Manieren om de aanvaardbaarheid te verhogen

Zowat alle actoren benadrukken dat een pushmaatregel zoals het doorrekenen van de parkeerkosten niet geïsoleerd mag ingevoerd worden. Het moet samengaan met pullmaatregelen, anders wordt zo'n verplichting als een zinloze daad beschouwd.

Meerdere respondenten benadrukken dat tegelijkertijd valabele alternatieven aangeboden moeten worden zoals bedrijfsvervoerplannen, de verdere uitbouw van het openbaar vervoer, het aantrekkelijker maken van de duurzame verplaatsingswijzen... Een aantal geïnterviewden geven ook aan dat ondanks het feit dat dit moeilijke maatregelen zijn, parkeermaatregelen als onderdeel van een bedrijfsvervoerplan wel bespreekbaar kunnen zijn. In zo'n bedrijfsvervoerplan worden tegelijkertijd ook stimulerende maatregelen uitgewerkt die de pijn van de verloren parkeerplaatsen kunnen helpen verzachten. Iemand merkt op dat een goede Park&Ride in de grote steden dit soort van maatregelen ook gemakkelijker doet aanvaarden.

Sommigen pleiten voor het combineren van het doorrekenen van de kosten met de uitbreiding van de vergoedingen voor de alternatieven. Voor het kabinet zou dit gepaard kunnen gaan met 'incentives' zoals 100% terugbetaling van openbaar vervoer.

1.2. Faisabilité

1.2.1. Opinions en Régions wallonne et bruxelloise

Opinions générales

Concernant la tarification du parking

Les avis sont partagés. Pour plusieurs personnes interrogées en Région wallonne, la mesure est faisable et facile à mettre en œuvre mais pour d'autres, elle ne l'est pas.

Concernant la prime

L'octroi d'une prime est plus difficile à mettre en œuvre pour les raisons suivantes :

- Le financement de cette prime pose problème.
- Le contrôle du mode utilisé et le coût de ce contrôle posent également problème.

Concernant les deux mesures prises simultanément

Certaines personnes considèrent qu'il est intéressant d'introduire les deux mesures en même temps car :

- le coût devient alors nul pour l'employeur (transfert d'argent de ceux qui utilisent le parking vers ceux qui ne l'utilisent pas),
- l'application des deux mesures simultanément comprend à la fois une mesure « push » (la tarification) et une mesure « pull » (la prime).

Conditions de faisabilité

Pour la tarification du parking

La tarification du parking est une mesure faisable dans les cas suivants :

- s'il existe un manque de parkings pour accueillir le personnel et les visiteurs et que l'entreprise est obligée d'acheter des terrains avoisinants à des fins de parking,
- si l'entreprise loue des emplacements réservés dans des parkings publics et que ceux-ci représentent un coût important,
- si une taxation des places de parking était imposée aux employeurs, on pourrait envisager que cette taxation soit répercutée au niveau des travailleurs,
- si on supprime les voitures de sociétés mais cette condition est difficilement acceptable.

Pour la prime

L'octroi d'une prime est une mesure faisable dans les cas suivants :

- si, au départ, il existe un manque de parking et si l'employeur veut éviter de construire de nouveaux parkings,
- si le contrôle du mode utilisé est assuré :
- si des mesures fiscales sont prises :
 - pour l'employeur, cette prime doit être déductible à titre de frais professionnels
 - pour l'employé, il faut que cette prime soit exonérée d'impôt

Pour les deux mesures prises simultanément

Pour que cette double mesure soit faisable, il faut :

- que l'argent récolté soit utilisé pour financer les primes
- que des mesures complémentaires soient prises :

- * En matière d'aménagement du territoire
 - favoriser l'installation d'une entreprise près d'un noeud de transport
 - éviter les délocalisations en milieu rural,
 - construire des parcs-relais et prévoir une navette jusqu'à l'entreprise
- * En matière de politique de stationnement
 - prévoir une tarification du stationnement et un contrôle de celui-ci dans les rues proches de l'entreprise
- * En vue d'encourager le choix pour un mode plus durable, (par exemple dans le cadre d'un plan de transport):
 - faciliter l'accès de l'entreprise en vélo en créant notamment des parkings vélos (cf. mesure 5),
 - encourager le covoiturage notamment par des tarifs préférentiels dans les parkings ou en réservant des places aux covoitureurs (cf. mesure 9),
 - améliorer les transports en commun notamment en augmentant l'offre et en respectant les horaires
- * En matière de politique fiscale
 - permettre la déductibilité des primes (au même titre que l'indemnité vélo)
- * En matière d'engagement du personnel
 - favoriser l'engagement du personnel localisé dans la Région

1.2.2. Opinions en Région flamande

Bijna alle geïnterviewden noemen zowel de invoering van een premie voor wie geen parkeerplaats gebruikt als het doorrekenen van de kosten voor het parkeren een haalbare kaart.

1.2.3. Financiële haalbaarheid

De premie betekent natuurlijk wel een kost voor de werkgever en de haalbaarheid gaat dan ook samen met de hoogte van de premie. In het doorrekenen van de parkeerkosten zien de geïnterviewden geen problemen op het vlak van financiële haalbaarheid. De hele operatie zou voor de werkgever financieel neutraal moeten zijn.

Een combinatie van een premie met het doorrekenen van de parkeerkosten maakt een financiële nuloperatie mogelijk. De fiscale aftrekbaarheid van de premie kan hiermee samengaan. Als men meer premies moet betalen dan er parkeergeld binnenkomt dan kan het nog fiscaal aftrekbaar gemaakt worden.

1.2.4. Het wettelijk kader

De meesten zien het verplicht doorrekenen van de kosten en het geven van een premie als een onderdeel van een bedrijfsvervoerplan. Ook de werkgeversorganisatie ziet dat zo. De beslissing zou dan overgelaten kunnen worden aan het sociaal overleg.

Meerdere geïnterviewden geven aan dat dit een beslissing vraagt op federaal niveau (bij wet of bij CAO opleggen). Op het kabinet van Min. Stevaert stelt men zich bijvoorbeeld voor dat een doorrekening van de parkeerkosten geïntegreerd kan worden in een (federale) wet op de bedrijfsvervoerplannen waarin gesteld wordt dat de werkgever parkeerplaatsen niet gratis mag geven.

De gemeente kan de parkeerplaatsen op bedrijventerreinen belasten, wat de werkgevers zou moeten stimuleren om initiatieven te nemen. Enkelen vinden dat dit een maatregel zou kunnen zijn in het kader van het gemeentelijk mobiliteitsplan in het kader van het bevorderen van de leefbaarheid. Anderen vinden het dan weer geen goed idee om het initiatief van de gemeenten te laten uitgaan omdat dit de concurrentie tussen de gemeenten aanwakkert. Men kan dan bedrijven lokken met de boodschap dat zij zoveel parkeerplaatsen mogen zetten als ze maar willen.

- Voor welke ondernemingen ?

Het lineair opleggen van dit soort van maatregelen is gevaarlijk. De ligging van het bedrijf, aard van de activiteiten, ... bepaalt mee de behoefte aan parkeerplaatsen. Ofwel komt er een belasting voor alle parkeerplaatsen, ofwel moeten er criteria geformuleerd worden en dat blijkt in de praktijk nu net zo moeilijk (cf. Vlaamse parkeeromzendbrief).

Een voorstel is dat dergelijke beslissing aan het sociaal overleg wordt overgelaten, die het best geplaatst is om uit te maken wat in een bepaalde onderneming mogelijk is en wat niet.

Er worden allerhande criteria naar voor geschoven door de bevrageden, waar niet echt één enkele lijn is in te trekken. De één is van mening dat dergelijke maatregelen voor alle bedrijven moeten gelden, ook als ze niet ontsloten zijn door het openbaar vervoer. Anderen vinden dat hier wel rekening mee gehouden moet worden. Dat heeft dan weer als gevolg dat vooral bedrijven die goed bereikbaar zijn, in het centrum van de stad, 'gestraft' zullen worden, en dat is ook niet fair...

- Voor welke werknemers ?

Velen zouden het ideaal vinden mocht een premie of het betalen van de parkeerplaats gekoppeld kunnen worden aan het al dan niet beschikken over een alternatief. In de praktijk is dat echter niet zo gemakkelijk te realiseren. Men zou dit bijvoorbeeld kunnen beperken tot wie op fietsafstand woont. Een voorstel is om de maatregel te koppelen aan het individueel reisadvies in het kader van een bedrijfsvervoerplan. Sommigen vinden dat dit niet volstaat. Immers, hoe beslis je of een verplaatsingswijze voor iemand een *waardig* alternatief is? Wat met de ketenverplaatsingen?

Anderen vinden dat dit soort van maatregelen voor alle werknemers moet gelden. Als men geen uitzonderingen toelaat zal de druk om een bedrijfsvervoerplan op te stellen groter worden. Differentiëren in functie van de verplaatsingsmogelijkheden van een persoon zal zeker op weerstand stuiten van de vakbonden.

1.2.5. Afstemming met het gemeentelijk parkeerbeleid

Het merendeel van de geïnterviewden wijzen op het gevaar voor verschuivingen naar de openbare weg. Parkeren en parkeerbeleid zijn gemeentelijke bevoegdheden. Gemeente en bedrijf zouden dus afspraken moeten maken. Voor beide maatregelen zou de gemeente het parkeren in de buurt even duur moeten maken als op het bedrijf of blauwe zone invoeren, bewonersparkeren voorzien en een handhavingsbeleid moeten voeren.

Iemand merkt op dat als de gemeente soepel vergunningen uitdeelt voor parkeerplaatsen voor bedrijfsdoeleinden dit soort van maatregelen weinig zin hebben. Er moet dus een afstemming zijn tussen het parkeerbeleid in de gemeente en bedrijf.

1.2.6. Andere

Het is niet duidelijk hoe private parkeerbuildings in dit geheel geïntegreerd kunnen worden. Dit vormt daarenboven een economische activiteit. Juridisch ligt dat zeer moeilijk.

1.3. Efficacité

1.3.1. Opinions en Régions wallonne et bruxelloise

Opinions générales

Concernant la tarification

- Pour la majorité, la mesure est inefficace et ne provoquera pas le transfert modal souhaité notamment parce qu'un nombre important d'entreprises ne possèdent pas de parking.
- Pour plusieurs personnes interrogées, la mesure peut cependant devenir efficace car les mesures visant à restreindre l'usage des parkings sont souvent citées parmi les plus efficaces en terme de transfert modal.

Concernant la prime

- Certains estiment que l'octroi de primes pour les non-usagers des parkings est une mesure encore moins efficace que la tarification.
- D'autres jugent par contre cette mesure efficace, en particulier à plus long terme.

Conditions d'efficacité

1. Montants élevés (pour la tarification du parking et la prime)
2. le tarif demandé pour le parking doit être dissuasif,
3. pour la prime, son montant devrait annuler le coût des transports en commun.
4. Contrôle nécessaire (pour la tarification du parking et pour la prime)
5. Bonne alternative transport public (en terme de coût et de qualité)
6. Intégrer la mesure dans une politique globale de stationnement

En particulier, cette politique doit prévoir une tarification globale du stationnement (aussi bien en voiries que dans les parkings d'entreprises) et un contrôle sévère de celui-ci pour éviter les reports de stationnement. Pour la plupart des personnes interrogées, cette condition est indispensable pour induire un transfert modal.

1.3.2. Opinions en Région flamande

Met uitzondering van de VLD en het VEV is het geloof in het effect van het doorrekenen van de parkeerkosten vrij groot. Enkele voegen daar onmiddellijk aan toe dat dit geen geïsoleerde maatregel mag zijn en dat de alternatieve bereikbaarheid voldoende gegarandeerd moet zijn. De VLD gelooft niet dat dit soort maatregelen een mentaliteitsverandering met zich zal meebrengen. Het VEV wijst erop dat de werkgever, gezien de huidige krappe arbeidsmarkt, manieren zal zoeken om het parkeergeld toch terug bij het loon te voegen en zo het effect zal teniet doen.

Van de premie verwacht men minder tot weinig effect op het autogebruik. Het effect hangt natuurlijk samen met de hoogte van de premie en de aanwezigheid van geschikte alternatieven.

1.3.3. Kritische waarden voor een effect

Traject berekende in het kader van een project dat 1500 BEF/maand voor een parkeerplaats reeds voldoende zou zijn om een modal shift te bekomen.

Op het kabinet van Min. Stevaert vindt men één derde van de kostprijs een billijk bedrag, vermits de openbaar vervoergebruiker ook maar één derde van de kost betaalt.

De werkgeversorganisatie vindt dan weer dat dit bedrag op bedrijfsniveau moet vastgesteld worden, omdat de concrete bedrijfscontext zeer sterk kan verschillen. Voor een werknemer die dagelijks in de file staat en vlot toegang heeft tot het openbaar vervoer zal dit bedrag lager zijn dan voor wie in een congestievrij en slecht ontsloten gebied werkt.

Een ander standpunt is dat de kost van de parkeerplaats de *reële kost* moet zijn. Indien de werknemer de parkeerplaatsen huurt kan dit snel berekend worden. Is het in eigendom dan kan het kadaster precies aangeven welk deel van de oppervlakte door garages in beslag is genomen. De waarde kan berekend worden en afgeschreven op 25 of 33 jaar. Hiervoor bestaan vaste afschrijfgeregels.

1.3.4. Globaal genomen beste maatregel

De meningen zijn verdeeld over wat de beste maatregel is. Drie mogelijkheden worden als 'best' naar voor geschoven.

- Het doorrekenen van de kosten wordt door drie bevrageden als beste maatregel naar voor geschoven. Het is essentieel dat de kosten verhoogd worden en dat krijg je niet met een premie. Het is beter dan een combinatie met een premie, vanuit de optiek dat het openbaar vervoer al zo goedkoop is dat dat weinig effect zal hebben op het verplaatsingsgedrag. Het geld kan beter besteed worden aan het uitbreiden van de alternatieven bv. door het inleggen van een shuttle.
- Een viertal personen zijn voorstander van een combinatie van beide maatregelen. Dit maakt psychologisch een mooie maatregel: wie stopt krijgt een premie. Gewoon iemand laten betalen wordt als een pesterij gezien. Praktisch voordeel is dat je het parkeergeld kunt gebruiken om de premie te betalen.
- Een viertal anderen vinden dat de premie beter vervangen wordt door een (verhoogde) tegemoetkoming voor het gebruik van de alternatieven. Het gebruik van de alternatieven stimuleren is constructiever dan het niet-gebruik van een parkeerplaats aanmoedigen.

2. Evaluation complémentaire

Des parkings gratuits au point d'arrivée constituent un important incitant à l'utilisation de la voiture (US Environmental Protection Agency, 1998, Apogee Research International Ltd, 1995, CUTR, 1996).

Comme cela a été très souvent souligné, les coûts du transport que paie l'utilisateur ne représentent qu'une fraction du coût réel engendré pour la société. Le paiement par l'employeur des coûts de parking de ses employés participe à ce décalage.

La tarification du parking donne un signal direct au conducteur quant au coût d'un déplacement spécifique. C'est pourquoi il est préférable d'instituer un système de tarification à la journée qu'une location au mois. Ceci incite l'employé qui ne peut utiliser tout le temps les modes de transport alternatifs à les utiliser quand l'occasion se présente (Litman, 2000).

Etant donné que cette mesure s'applique ici à un public considéré comme captif (pas de possibilité de modifier sa destination, dans le court terme du moins), son impact se traduira principalement en terme de transfert modal. La tarification du parking aura un effet proportionnellement plus important sur les courts trajets que sur les longs étant donné que ce coût constitue une proportion plus grande du coût global du trajet (Bhatt and Higgins, 1989).

La tarification représente donc un outil important pour réduire la demande en parking, pour susciter un transfert modal vers d'autres modes de transports et pour encourager le covoiturage (Apogee Research International Ltd, 1995, Litman, 2000).

Les programmes de gestion de la mobilité au sein des entreprises qui conduisent aux plus fortes réductions de l'autosolisme (entre 10 et 40%) sont ceux qui, pour la plupart, s'appuient sur une stratégie de tarification de leurs parkings (Bhatt and Higgins, 1989, Faber O., 1998, Ligtermoet D., 1998) . Une étude menée au Canada pour le compte du Ministère de l'Environnement (Apogee Research International Ltd, 1995), s'est intéressée à 5 projets de mise en place de systèmes de tarification des parkings en entreprises. Les réductions de l'autosolisme observées varient entre 20 et 80% tandis que, en moyenne, le taux d'occupation des voitures passent de 1.43 à 1.96. Aux USA, le fait de faire payer aux employés leur place de parking permet de réduire de 20 à 40% l'utilisation de la voiture pour les déplacements domicile-travail (Litman, 2000).

Différentes simulations montrent que l'effet d'une telle mesure dépendra du tarif appliqué. Du fait de la faible élasticité entre l'utilisation de la voiture et de son coût, seules de fortes augmentations de prix sont susceptibles d'induire d'importantes diminution de voiture*km.

Le succès d'un programme de gestion des parkings dépend également de facteurs externes tels la disponibilité et le prix des parking dans les environs immédiats de l'entreprise ainsi que de l'existence d'alternatives valables en matière de transport public (Bhatt and Higgins, 1989, Aiuto) .

La tarification des parkings sera d'autant plus efficace en terme de changement de comportement qu'elle sera intégrée à d'autres mesures d'accompagnements. Ces dernières permettront par ailleurs de faire accepter plus facilement la mise en place d'un système de tarification.

Une autre manière de prendre en compte le coût des parking comme incitant à l'utilisation des modes de transport alternatifs consiste à donner une prime aux employés n'utilisant pas de places de parking. Cette prime est donc susceptible d'inciter une part des employés se rendant à leur travail en voiture à utiliser d'autres modes de transport ou à covoiturer.

Cette mesure va dans le sens d'une plus grande équité en donnant aux non-automobilistes un avantage comparable à celui que reçoivent les automobilistes (Litman, 2000).

Cette mesure a été appliquée avec succès dans le cadre de nombreux plans de transport d'entreprises (Duff A., 1996, Transport 2000 Trust, 1998, Whitelegg J., 1998).

L'étude " Evaluating the effects of cashing out employer-paid parking : eight case studies " (Shoup D., 1997) a évalué l'efficacité d'une telle mesure dans 8 sociétés situées en Californie. Ces entreprises qui payaient les parkings de leurs employés ont offert le choix à tous leurs employés entre le remboursement du parking ou une prime équivalente à ce montant. En moyenne, cette mesure a permis de réduire le nombre de conducteurs pratiquant l'autosolisme de 17%.

MESURE 4 : RESTRICTION DU NOMBRE DE PARKING DES ENTREPRISES

1. Synthèse de l'évaluation sur base des interviews

1.1. Acceptabilité

1.1.1. Opinions en Régions wallonne et bruxelloise

Opinions générales

- Pour les entreprises existantes, la mesure est pour la majorité des personnes interrogées inacceptable, tant au niveau des employés que des employeurs. La mesure est inacceptable d'un point de vue social d'autant qu'il y a parfois une nécessité d'utiliser la voiture.
- Pour de nouvelles constructions, cette mesure est plus acceptable de façon générale.

Conditions d'acceptabilité

1) L'existence d'une bonne alternative à la voiture à proximité de l'entreprise

Pour que cette mesure soit acceptable, il faut que l'entreprise soit localisée dans une zone où les possibilités de choix modal existent, par exemple près d'une desserte en transport public.

2) Insérer la mesure dans un plan de transport d'entreprise

Si dans le cadre d'un plan de transport, le personnel se voit offrir différentes alternatives à la voiture, la mesure pourrait devenir plus acceptable.

1.1.2. Opinions en Région flamande

Parkeermaatregelen zijn altijd moeilijk te aanvaarden. De aanvaardbaarheid is te vergelijken met die van maatregel 3.

Voor een onderneming zou een beperking van de parkeerplaatsen aanvaardbaar zijn voor bestaande infrastructuur op voorwaarde dat op vrijwillige basis gebeurt. De meeste bevestigden stellen daar tegenover dat de bedrijven niet zullen geneigd zijn om zelf hun parkeerplaatsen te beperken.

Bij een verplichting voor nieuwbouw kan het bedrijf nog verwijzen naar de verplichting en naar imago-elementen om die beperking te motiveren. Na een verplichting voor nieuwbouw kan het op termijn uitgebreid worden naar bestaande bedrijven. Antwerpen legt sinds een viertal jaren, systematisch een beperking van het aantal parkeerplaatsen op als voorwaarde voor een bouwvergunning en ondervindt hierbij veel weerstand van de bedrijven die steeds weer een uitzondering proberen te bepleiten.

De werknemers zullen een beperking van het aantal parkeerplaatsen sowieso problematisch vinden, maar men merkt op dat het misschien toch beter verteerbaar is dan het doorrekenen van de parkeerkosten.

Politiek is er een zeker draagvlak voor dit soort van maatregelen, dat zeker al breder is dan een drietal jaren geleden. Er wordt meermaals geopperd dat dit een maatregel is die er op termijn wel zal komen.

Men kan niet zonder meer het aantal parkeerplaatsen inkrimpen zonder er iets voor in de plaats te stellen. Bijna alle bevroagden formuleren voorwaarden. Een beperking moet samengaan met het uitbreiden van de alternatieven: betere openbaar vervoeraansluitingen, collectief vervoer, carpoolparkeerplaatsen, fietsinfrastructuur, ... Dit kan meteen ook een signaal zijn vanuit de onderneming dat het aantal parkeerplaatsen ingekrompen wordt, maar eigenlijk voor hetzelfde aantal personen. Hoe het alternatief aanbod er uiteindelijk moet uitzien is sterk afhankelijk van de situatie. Soms zal men moeten kiezen voor een flexibel systeem zoals aansluiting op Park&Ride.

1.2. Faisabilité

1.2.1. Opinions en Régions wallonne et bruxelloise

Opinions générales

- Pour la majorité, cette mesure est faisable car facile à mettre en œuvre

Les entreprises en centre ville, les administrations, les entreprises (grosses ou petites) avec beaucoup de rotation de visiteurs, sont privilégiées pour mettre en place cette mesure.

- Transitec considère de son côté que la mesure est peu faisable :
 - pour les entreprises existantes, il sera difficile de supprimer des places de parking car l'on touche à la liberté des gens et donc à leur vie privée;
 - pour les entreprises en construction, il faut d'abord examiner la demande de parkings.

L'espace récupéré par l'application de cette mesure pour les entreprises existantes pourrait être :

- utilisé à d'autres activités de l'entreprise (par exemple le stockage) ;
- réservé au covoiturage (le contrôle de ces places ainsi réservées doit cependant être assuré);
- remplacé par un parking vélo ;
- mis à la disposition du public ou des riverains en le rendant payant.

Faisabilité juridique

Contre l'obligation pour les entreprises existantes

Pour plusieurs personnes interrogées en Région wallonne notamment, cette mesure ne doit pas être imposée à toutes les entreprises car il faut tenir compte de la localisation de l'entreprise (près du centre, des noeuds de transport) et de l'état de congestion de la zone.

Si cette mesure était malgré tout imposée aux entreprises :

- certains estiment qu'elle devrait l'être au niveau fédéral pour éviter des problèmes de délocalisations,
- d'autres estiment que cette mesure doit être prise au niveau régional car l'aménagement du territoire varie d'une Région à l'autre et l'offre de transport public n'est pas équivalente partout. Il faudrait cependant une harmonisation au niveau des zones socio-économiques, au moins entre la Région flamande et la Région bruxelloise.

Favorable à une modification des règles immobilières pour les nouvelles constructions

En Régions wallonne et bruxelloise, plusieurs propositions alternatives ont été formulées :

- la limitation minimale de parkings devrait être remplacée par une limitation maximale,
- il faudrait nuancer la circulaire en fonction d'un profil d'accessibilité, du type de mobilité de l'entreprise, des besoins de l'entreprise, du nombre d'employés, de l'importance des visiteurs,
- la circulaire devrait être, selon certains, supprimée,
- une mesure plus générale a également été proposée : modifier les règles d'urbanisme en matière de parkings au niveau communal

En effet, pour certains, changer la circulaire Desaeger n'est pas suffisant car cela va déplacer le problème ailleurs en voirie. Il faut donc réduire d'abord les parkings en voirie par des règlements communaux.

1.2.2. Conditions de faisabilité1) Prévoir des mesures complémentaires visant à encourager l'usage des modes alternatifs

- organiser le covoiturage (cf. mesure 9),
- mener une politique en faveur des transports publics,
- favoriser l'accès de l'entreprise en vélo par la mise en place de parkings vélo par exemple (cf. mesure 5)
- prendre des mesures pour supprimer les voitures de société : par exemple mettre à la disposition du personnel qui se déplacent durant la journée une flotte de véhicules de service.

2) Prévoir une politique globale d'aménagement du territoire3) Condition préalable : modifier les règles d'urbanisme en matière de parkings au niveau communal**1.2.3. Opinions en Région flamande****1.2.4. Het juridisch verankeren**

Door de meeste geïnterviewden wordt gesuggereerd deze maatregel te regelen op gemeentelijk niveau en zij vinden dat de mobiliteitsconvenanten hiertoe een goed kader vormen. De gemeente kan de maatregel integreren in het gemeentelijk parkeerbeleid of in het bouwvergunningenbeleid. De stad Gent heeft lang gezocht naar mogelijkheden om de parkeerplaatsen te beperken en toetsten elk voorstel aan alle nieuwe bouwaanvragen, maar geen enkel voorstel bleek de test te doorstaan. Het is een zeer complexe materie.

Meerdere respondenten verwijzen naar de Vlaamse omzendbrief waarin een maximum aantal parkeerplaatsen werd opgelegd aan de bedrijven, maar die intussentijd werd ingetrokken. Een beperking kan in elk geval niet lineair ingevoerd worden, maar de praktijk wijst uit dat het zeer moeilijk is om sluitende criteria te formuleren.

De overtuiging dat deze maatregel op gemeentelijk niveau moet geregeld worden wordt niet door iedereen gedeeld. Parkeerbeleid is er nauwelijks een item; men streeft er nog steeds naar zo veel mogelijk parkeerplaatsen bij te creëren. Men stelt zich ook vragen bij de huidige bevoegdheid van de gemeente om bouwvergunningen uit te reiken.

Het kabinet van Min. Stevaert heeft in het kader van de convenanten al een eerste aanzet gegeven tot een beperking van de parkeerplaatsen door te weigeren nog verdere inspanningen te doen op het vlak van openbaar vervoer als de gemeente zich niet minimaal verbindt tot een 'stand-still' van het aantal parkeerplaatsen. Opgemerkt wordt dat het stand-still-principe tot een soort ad-hoc beleid leidt

waarbij het bedrijf dat een aanvraag doet op het ogenblik dat er elders in de gemeente net parkeerplaatsen zijn weggevallen zijn, geluk heeft.

Het kabinet zou het stand-still-principe graag vastgelegd zien in een wettelijk kader, een norm van overheidswege bv. in functie van het aantal werknemers met een penaliserende als die wet wordt overtreden. Dit zou een federaal initiatief moeten zijn, gekaderd in een wet op de bedrijfsvervoerplannen. Immers, de Vlaamse overheid kan weinig of niet ingrijpen in de verhouding tussen werkgever en werknemer.

Welke ondernemingen moeten onder die maatregel vallen?

Hierover zijn verschillende standpunten. Enkele respondenten zijn van mening dat het voor alle ondernemingen zou moeten, onder meer om de concurrentiepositie van de bedrijven niet in het gedrang te brengen. Vanuit liberale en werkgevershoek stelt men dat een veralgemeende invoering de economische leefbaarheid van bepaalde bedrijven kan ondermijnen. Het grootste discussiepunt is of men rekening moet houden met de bereikbaarheid van de onderneming, met de locatie van het bedrijf. Sommigen zijn van mening dat een beperking van het aantal parkeerplaatsen enkel zinvol is op plaatsen die goed ontsloten zijn, wat dan in de eerste plaats voor de verstedelijkte gebieden zal gelden. Anderen vinden dat een beperking nu net zinvol is buiten de stedelijke gebieden en op de industrieterreinen, zodat de ruimte daar beter wordt benut.

In elk geval ligt de relatie met het locatiebeleid voor de hand. Als in de toekomst de nieuwe bedrijventerreinen enkel nog worden aangelegd op plaatsen die goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer dan stelt deze maatregel voor nieuwbouw geen enkel probleem.

Regeling voor de beperkte parkeerplaatsen

Verscheidene geïnterviewden stellen voor om, in het kader van een bedrijfsvervoerplan te kijken naar het mobiliteitsprofiel van de onderneming. De werknemers die geen alternatief hebben krijgen een parkeerplaats. De vrijgekomen ruimte kan best een zinvolle bestemming krijgen, bijvoorbeeld een fietsenstalling of plaats voor bedrijfsvervoer of de parkeerplaatsen prioritair aan de carpoolers te geven.

Iemand merkt op dat het kwestie is van de alternatieven dermate te stimuleren dat er uiteindelijk voldoende werknemers zijn die geen parkeerplaats meer nodig hebben.

De meeste respondenten realiseren zich echter wel dat het er in de praktijk anders zal aan toegaan en dat het van overheidswege niet mogelijk is om regels op te stellen over de toekenning van de parkeerplaatsen van het bedrijf. De verplichting zal dus beperkt blijven tot een algemene regel over de oppervlakte die voor parkeerplaatsen mag gebruikt worden.

1.3. Efficacité

1.3.1. Opinions en Régions wallonne et bruxelloise

Opinions générales

Les avis sont partagés quant à l'efficacité de cette mesure au niveau d'un changement modal.

En Régions wallonne et bruxelloise, plusieurs personnes interrogées se prononcent sur l'inefficacité notamment pour les raisons suivantes :

- la voiture représente un symbole,
- le problème de stationnement risque de se déplacer ailleurs

Pour la majorité cependant, la mesure est jugée efficace surtout pour les entreprises en construction. Cette mesure risque cependant d'inciter les entreprises à se délocaliser.

Conditions d'efficacité

1) Prévoir une politique générale de circulation locale

notamment :

- une tarification du stationnement pour éviter le report des véhicules vers les rues avoisinantes,
- la création de parcs-relais aux abords des villes en vue de favoriser le transport combiné (voiture + transport public),
- la suppression des parkings autour des gares : les espaces autour des gares devraient être réservés aux entreprises à fortes concentrations de main d'oeuvre.

2) Envisager la mesure dans le cadre d'un plan de transport

Si la mesure est prévue dans le cadre d'un plan de transport avec notamment l'organisation du covoiturage, la mesure pourrait devenir efficace.

3) Offrir une bonne alternative transport public

1.3.2. Opinions en Région flamande

Wat betreft het verwachte effect van een beperking van het aantal parkeerplaatsen krijgen we vergelijkbare reacties als voor het doorrekenen van de kosten. Men verwacht een hoge effectiviteit, mits er tegelijkertijd belangrijke inspanningen worden gedaan voor het uitbreiden en optimaliseren van het alternatief aanbod. Een tweede voorwaarde die door de meeste respondenten wordt aangehaald is een goed handhavingsbeleid in de gemeente om verschuivingen naar het openbaar domein te voorkomen en garanties te bieden voor de leefbaarheid van de buurt.

2. Evaluation complémentaire

Le fait de disposer ou non d'une place de stationnement à son lieu de travail est un facteur déterminant du choix modal, surtout dans les grandes et moyennes villes. Ainsi, en région parisienne, 48% des employés disposant d'un parking à l'arrivée utilisent leur voiture, contre 18% seulement pour ceux qui n'en disposent pas. Ces proportions sont respectivement de 72% et 54% dans les villes situées entre 20 000 et 100 000 habitants (CETUR, 1994).

Les résultats de l'enquête sur la mobilité des ménages belges montrent également une relation entre le fait de disposer d'un parking sur son lieu de travail et le fait de s'y rendre en voiture (Pollet I., 2000). Lorsqu'un parking est disponible, 72% des employés viennent en voiture contre seulement 59% quand il n'y en a pas. Parmi les personnes actives qui considèrent qu'il est difficile, voire très difficile, de se parquer aux alentours de leur lieu de travail, seul 45 % s'y rendent en voiture.

Alors qu'en Belgique la circulaire De Saeger qui impose un nombre de places de parking minimum lors de la construction d'un nouvel immeuble est toujours d'application (précisons qu'en Flandre, cette circulaire a été récemment supprimée), différents exemples étrangers ont modifié, voire inversé le processus. Ainsi, de nombreuses villes en Angleterre, en Allemagne, aux USA et au Canada permettent aux promoteurs immobiliers de payer un certain montant en place et lieu de la réalisation du nombre de places de parking requis. Les montants ainsi récoltés sont alloués à la réalisation de places de parking publiques ou d'autres infrastructures transport. D'autres villes réduisent le nombre de places requis pour autant que le promoteur ou l'employeur s'engage à fournir gratuitement à leurs employés un " pass " pour utiliser les transports publics.

L'étude " In-Lieu parking fees " (Shoup, 1999), montre qu'une telle mesure s'avère économiquement rentable pour les promoteurs tout en permettant de réduire considérablement l'utilisation de la voiture parmi les employés.

Dans certains cas (USA, Angleterre, Suisse,...), ce n'est plus un nombre minimum de places de parking qui est imposé, mais bien un nombre de places à ne pas dépasser (voire nul, comme dans certains hypercentres de villes suisses) (CETUR, 1994, Bhatt et Higgins, 1989). Cette mesure demande de ne pas sous-estimer ce nombre maximum sans quoi il peut amener d'importants problèmes de saturation des zones environnantes ou de " parking sauvage ". Elle nécessite également l'existence d'un réseau de transport en commun efficient (Analytics K.T., 1994).

Les impacts d'une telle mesure en terme de développement économique sont à la fois positifs et négatifs. En effet, pour le promoteur immobilier, l'effet le plus direct est certainement une réduction du capital à investir du fait de la restriction du nombre de places de parking à pourvoir. De même les coûts de maintenance seront réduits. D'un autre côté, cependant, une telle mesure peut également refroidir l'investisseur potentiel inquiet de ne pouvoir fournir le nombre de places de parking qu'il juge adéquat (Apogee Research International Ltd, 1995).

En fait, cette mesure devrait avant tout pousser les entreprises à entreprendre une gestion active de leur parking et de la mobilité de leurs employés. En effet, la simple réduction de l'espace parking sans mise en place d'un système de tarification des parkings et de promotion des modes alternatifs risque de laisser le niveau de demande inchangé tandis que le temps de recherche d'une place de parking va augmenter ce qui peut avoir un effet pervers sur la congestion (Politecnico di Milano, 1997).

MESURE 5 : MISE EN PLACE DE PARKINGS VELOS, DE DOUCHES ET DE VESTIAIRES AU SEIN DES ENTREPRISES

1. Synthèse de l'évaluation sur base des interviews

1.1. Acceptabilité

1.1.1. Opinions en Régions wallonne et bruxelloise

Opinions générales

Mesure sur base volontaire

La mesure est généralement acceptable, tant au niveau des employeurs que des employés, si elle est introduite sur base volontaire.

Mesure obligatoire pour de nouvelles constructions

Avis partagé sur un tel type d'obligation :

- une majorité se dit favorable,
- une minorité s'y oppose.

Conditions d'acceptabilité

Pour augmenter l'acceptabilité de la mesure, les conditions suivantes devraient être remplies :

1) Un changement de mentalité pour encourager la culture du vélo en Wallonie et à Bruxelles

2) Un environnement favorable aux cyclistes (dans le cas d'une mesure obligatoire)

- pistes cyclables à mettre en place,
- sécurité des cyclistes à assurer,
- situation géographique de l'entreprise favorable

1.1.2. Opinions en Région flamande

1.1.3. Op vrijwillige basis

Het voorzien van fietsinfrastructuur is een hoogst aanvaardbare maatregel voor alle partijen. Ook de werkgevers hebben er weinig moeite mee. Ervaringsdeskundigen wijzen erop dat dit één van de steeds terugkerende populaire maatregelen is in het kader van een bedrijfsvervoerplan, eerder nog dan het uitkeren van een fietsvergoeding

De stad Gent maakt gebruik van de MOBERS om de fietsinfrastructuur aan te praten bij de bedrijven bij het afleveren van een bouwvergunning. De mobiliteitsdienst stuurt informatie op over het fietsplan en over leveranciers van fietsenstallingen, waarna de fietsambtenaar contact opneemt met het bedrijf. De ervaring is dat bedrijven geen negatieve houding hebben tegenover het voorzien van de nodige fietsinfrastructuur, maar dat zij er over het algemeen gewoon niet aan gedacht hebben.

1.1.4. Als verplichting bij (ver)nieuwbouw

We vroegen de respondenten naar hun mening over een wet die bedrijven die (ver)bouwen zou verplichten om deze infrastructuur te voorzien. Het merendeel van de bevroegden, ook de VLD, reageert hierop erg positief. Men vindt het een logische redenering. Een onderneming voorziet toch ook parkeerplaatsen voor auto's, dus waarom niet voor fietsen?

Dit kan verplicht worden d.m.v. een federale wet of door de verplichting te integreren in de bouwvergunning via een nieuwe omzendbrief.

Als tegenargument stelt het VEV dat dit een zinloze investering kan zijn voor bedrijven waar bijvoorbeeld niemand met de fiets komt. Een ander argument is dat het opmaken van een billijke omzendbrief en het formuleren van criteria m.b.t. het aantal fietsenstallingen moeilijk is.

1.2. Faisabilité

1.2.1. Opinions en Régions wallonne et bruxelloise

Opinions générales

La majorité des personnes estime que la mesure est faisable car :

- - elle n'est pas trop contraignante pour l'employeur,
- - elle n'est pas trop coûteuse,
- - elle est favorable à l'image de marque de l'entreprise.

Conditions de faisabilité

1) Motivation de l'employeur

2) Incitants fiscaux

Prévoir la possibilité de déduction fiscale à titre de frais professionnels dans le chef de l'employeur, par exemple dans le cadre d'un plan de transport.

3) Faisabilité budgétaire

L'investissement nécessaire n'est pas très lourd pour les grosses entreprises. Elle peut être plus difficile à réaliser pour les petites entreprises.

4) Suppression éventuelle de parkings existants pour les voitures (cf. mesure 4)

1.2.2. Opinions en Région flamande

1.2.3. Financiële haalbaarheid

Zowat alle geïnterviewden benadrukken dat de kost van het voorzien van fietsinfrastructuur zeer laag is. Iemand merkt op dat het een goede zaak zou zijn, mocht het de bedrijven duidelijk worden dat de kosten-batenverhouding van een fietsenstalling veel beter uitvalt dan die van parkeerplaatsen. Iemand merkt op dat een kleine tegemoetkoming van overheidswege zeker en vast alle weerstand bij de bedrijven zou kunnen wegnemen.

1.2.4. Praktische haalbaarheid

Het voorzien van fietsenstallingen, douches en kleedruimtes impliceert natuurlijk dat men hiertoe over de nodige ruimte beschikt. De oplossing ligt voor de hand. Het volstaat dat men het voorzien van deze infrastructuur combineert met een beperking van het aantal parkeerplaatsen. Het bedrijf moet dan bereid zijn om enkele parkeerplaatsen op te offeren.

1.3. Efficacité

1.3.1. Opinions en Régions wallonne et bruxelloise

Opinions générales

Les avis sont partagés quant à l'efficacité de la mesure.

- Certains estiment que la mesure sera inefficace en Wallonie et à Bruxelles car :
 - seuls les petits trajets (< 5 km) sont concernés; or en Wallonie, les distances domicile-travail à parcourir sont plus élevées qu'en Flandre et la densité de population dans les zones urbaines est moins importante,
 - le relief et le climat du pays ne sont pas favorables,
 - la culture du vélo n'est pas assez présente (il existe une image négative de l'utilisation du vélo).
- D'autres (en particulier les écologistes, les villes et les administrations régionales) considèrent que la mesure sera efficace à plus long terme suite à l'effet d'entraînement de la mesure (cf. l'exemple de la Finlande et des Pays-Bas)

Conditions d'efficacité

- 1) Arriver à motiver les travailleurs
- 2) Prendre des mesures complémentaires en faveur du vélo
 - des incitants financiers, par exemple :
 - des déductions fiscales lors de l'achat de vélos,
 - la diminution de la TVA sur l'entretien des vélos
 - l'instauration de primes de mobilité
 - d'autres mesures incitatives en faveur du vélo, par exemple :
 - vélos mis à la disposition des travailleurs dans les entreprises
 - vélos mis à la disposition des habitants à toute heure de la journée dans les communes (comme aux Pays-Bas)
 - des mesures contraignantes pour la voiture, notamment la restriction des parkings (dans les entreprises et en voirie) et la tarification des parkings (cf. mesures 3 et 4),

- des campagnes de promotion en faveur du vélo et des mesures visant à redorer l'image du vélo, notamment:
 - sensibiliser les fonctionnaires communaux,
 - inciter les échevins à montrer l'exemple,
 - valoriser les cyclistes au sein de l'entreprise
- des mesures visant à assurer la sécurité dans les parkings
- des mesures en matière d'aménagement du territoire par exemple :
 - prévoir des sites propres protégés pour les vélos,
 - créer des itinéraires sécurisés pour cyclistes qui traversent le moins possible de grandes artères,
 - faciliter les déplacements combinés vélo+transport public, par exemple en aménageant des parkings vélos à proximité des gares

3) Prévoir cette mesure dans le cadre d'un plan de transport

1.3.2. Opinions en Région flamande

De meeste betrokkenen merken op dat het effect op de modal shift van deze geïsoleerde maatregel beperkt zal zijn. Het moet gezien worden als een, weliswaar belangrijk, onderdeel van een totaalpakket om het fietsen te stimuleren, van een globaal fietsbeleid dat veel omvattender is (Cf. infra). Aanvullend wordt gesteld dat maatregelen om het fietsen te stimuleren in Vlaanderen wel effectief moeten zijn, vermits het fietspotentieel er zo groot is. De helft van de woon-werkafstanden bedraagt minder dan vijf kilometer en zijn dus in principe 'fietsbaar'.

Het VEV merkt op dat het pas effectief is als maatregel als het bedrijf in kwestie veel werknemers telt die op fietsafstand wonen.

Een andere nuancering is dat het al dan niet kiezen voor de fiets vaak samengaat met elementen die men als overheid of als werkgever moeilijk kan beïnvloeden zoals de ketenverplaatsingen of de weersomstandigheden. Men merkt ook op dat een overstap naar de fiets vaak gebeurt uit negatieve motivatie, nl. omwille van de onbetrouwbaarheid van openbaar vervoer, te lang onderweg met de wagen, geen parkeerplaats bij het werk, ...:

1.3.3. Andere maatregelen om het functioneel fietsgebruik te stimuleren

- Volgens alle respondenten zijn **de fietsroutes** het aanbod tot aan de poort, zeer belangrijk en eigenlijk belangrijker dan de fietsinfrastructuur op het werk. De fietsinfrastructuur moet deel uitmaken van een totaalpakket, waarbij de toegankelijkheid van het bedrijf met de fiets gegarandeerd wordt. Een gemeente kan bijvoorbeeld moeilijk eisen (in het kader van een bouwvergunning) dat het bedrijf fietsinfrastructuur voorziet, als zijzelf niet gezorgd hebben voor fietspaden op de weg naar dat bedrijf. De fietsomgeving moet kwalitatief goed zijn, de fietsroutes moeten veilig zijn en bij voorkeur afgeschermd van het autoverkeer. Iemand merkt op dat de mobiliteitsconvenanten een ideale plaats hadden kunnen zijn voor dit soort van afspraken tussen gemeente en bedrijf.
- **Financiële stimulansen.** Fietsinfrastructuur op het werk moet volgens de meeste geïnterviewden samengaan met een fietsvergoeding. Anderzijds wordt opgemerkt dat het zinvol zou zijn om eerst eens na te gaan welk effect de fietsvergoeding tot nog toe heeft gehad op het fietsgebruik, vermits dit tot nog toe niet geëvalueerd werd.
- Er dient **een fietscultuur, een fietsimago** gecreëerd te worden. Fietsen stimuleren vraagt erkenning voor de fietser, laten zien dat de fietser ernstig genomen wordt. Het voorzien van fietsenstallingen, vestiaires, douches op het werk zijn daar een onderdeel van. Hoogstaande fietsroutes, bewegwijzering voor fietsers, ... zijn hier signalen van, en ook de voorbeeldfunctie van bedrijfsleiders, kaderpersoneel, burgemeester, schepenen,...op de fiets draagt hiertoe bij.
- **Auto-ontradende maatregelen.** Maatregelen die het autogebruik afremmen, wat in de eerste plaats betekent dat het autogebruik niet meer fiscaal wordt aanmoedigd, zullen het fietsgebruik stimuleren.

- **Andere maatregelen** die genoemd worden zijn: het bewaken en beveiligen van de fietstallingen, het voorzien van een fietshersteldienst op het werk, een fiets van de zaak.

2. Evaluation complémentaire

Impact op de mobiliteit van het inrichten van fietsenstallingen, douches en vestiaires op de werkplaats

2.1. Huidig fietsgebruik en potentieel voor fietsmaatregelen

Uit de enquête verplaatsingsgedrag België (Pollet, 2000) blijkt dat in 1999 7% van de werkende Belgen naar het werk fietst. In Vlaanderen ligt dit percentage van oudsher hoger (12%) dan in Wallonië (1%) en het Brussels Gewest (1%). In 1994 (Onderzoek verplaatsingsgedrag Vlaanderen) lag het percentage fietsers in het woon-werkverkeer in Vlaanderen hoger, nl. Op 13%. Zware profielverschillen tussen fietsers en niet-fietsers zijn er niet. Arbeiders kenmerken zich het meest als fietsers in het woon-werkverkeer. Naar het werk fietsen is uitzonderlijk als men afgelegen woont (1% versus 8% centraal/bebouwde kom en 7% tussen de twee in). Het fietsgebruik stijgt gestaag naarmate het gezinsinkomen lager is.¹² Zo is het fietsgebruik in het woon-werkverkeer bij een inkomen lager dan 30 000 BEF/maand is 16%, bij een inkomen hoger dan 125 000 BEF /maand is dit slechts 5%. Als er geen (auto)parking voorzien is bij het werk wordt er meer gefietst (10% versus 6%).

Er is een nauw verband tussen woon-werkafstand en fietsen. Een kwart van de werkenden die op minder dan 1 km van hun werk woont fietst naar de werkplaats. Dit stijgt tot 38% voor een woon-werkafstand tussen 1 en 2 km en tenslotte fietst 17% van wie op 3 tot 5km afstand woont naar het werk.

Een indicatie voor het potentieel van de fiets in het woon-werkverkeer is dan ook de afstand tussen woonplaats en werk. Uit onderzoek (CEA, 1997) blijkt dat de groep werknemers die op minder dan 7,5 km afstand van het werk woont de belangrijkste doelgroep is voor fietsmaatregelen. Dit komt overeen met een half uur reistijd, wat over het algemeen nog als aanvaardbaar wordt beschouwd als reistijd naar het werk.

Uit het onderzoek verplaatsingsgedrag België blijkt 30% van de werkenden op 5 km of minder van het werk te wonen, wat gemakkelijk te fietsen afstanden zijn. Binnen deze groep gaat ruim één vijfde met de fiets naar het werk, d.i. 6.8% van het totaal aantal werknemers. Zo'n 51% woont op minder dan 10 km van het werk, waarvan 14% met de fiets naar het werk rijdt (d.i. 7.2% van het totaal aantal werknemers). Boven de 10 km is het aandeel van de fietsers in het woon-werkverkeer verwaarloosbaar (0.2%). De gemiddelde woon-werkafstand die de Belgische werknemers met de fiets als hoofdvervoermiddel aflegt is 5 km¹³.

Wanneer we de afgelegde afstanden met de wagen als bestuurder en met de firmawagen in ogenschouw nemen, wat de doelgroep is voor gedragsverandering, dan krijgen we volgend beeld: 3% van de bestuurders neemt de wagen naar het werk voor minder dan 1 km, 3% voor 1 tot 2 km en 15% voor een afstand van 3 tot 5 km. Als we ervan uitgaan dat afstanden tot 5 km vlot fietsbaar zijn dan zou **21%** van de automobilisten met de fiets naar het werk kunnen gaan. Afstanden van 6 tot 10 km zijn in principe ook fietsbaar en deze afstand wordt door 23% van de automobilisten met de wagen afgelegd. Het is natuurlijk zo dat een aantal mensen de wagen overdag nodig hebben en dat niet iedereen kan fietsen of elke dag kan fietsen, maar uit deze cijfers blijkt toch dat in België, naast het huidige aandeel van fietsers, er nog een duidelijk potentieel is voor de fiets in het woon-werkverkeer.

¹² Dit zou gerelateerd kunnen zijn aan de woon-werkafstand; m.a.w. bij een vergelijking binnen afstandscategorieën zou dit inkomensverschil tussen fietsers en niet-fietsers grotendeels verdwijnen.

¹³ In Nederland schommelt dit rond de 4 km (CEA, 1997:12)

Ligtermoet en Sleurinck (1998:19) berekenden dat voor 8% van de automobilisten met een woon-werkafstand van minder dan 15 km die zich in de spits in de Randstad bevinden, de fiets een goed alternatief is voor de wagen. In de studie van CEA (1997:17) komt men op een aandeel van 5% auto-afhankelijken onder de automobilisten.

Wanneer het afstanden betreft van meer dan 10 km kan het fietsgebruik in het woon-werkverkeer gestimuleerd worden in combinatie met het openbaar vervoer als alternatief voor de wagen in het in het voor- en natransport.

	% werkenden	% autobestuurders
<1 km	7.6	2.8
1-2 km	5.4	3.4
3-5 km	17.2	14.7
6-10 km	20.5	23
11-20 km	21.9	27,4
>20 km	27.3	28.5
Totaal	100.0	100.0

Tabel 1 : verdeling werknemers over woon-werkafstand en het aandeel autobestuurders per afstandscategorie (firma wagen + eigen auto als bestuurder)

Bron: onderzoek verplaatsingsgedrag, dataverzameling 1999, eigen bewerking

Het spreekt voor zich dat niet elke automobilist die op fietsafstand van het werk woont ook bereid is om op de fiets over te stappen. Uit een NIPO-enquête in opdracht van RAI Voorrang, een uitgave van RAI Vereniging, blijkt dat één op vier automobilisten zegt bereid te zijn naar het werk te fietsen indien de werkgever hiertoe voorzieningen zou treffen. De potentiële fietsers zouden hun auto laten staan als de werkgever hen een fiets ter beschikking zou stellen en zou zorgen voor wasgelegenheid en een goede stalling. Hierbij dient opgemerkt dat in Nederland werkgevers sinds 1996 gebruik kunnen maken van een fiscale regeling die het beschikbaar stellen van een fiets fiscaal aantrekkelijk maakt, iets wat in België niet bestaat. Sinds deze fiscale regeling zijn er in Nederland al zeker 30 000 'fietsen-van-de-zaak' bijgekomen. De verwachting is dat dit aantal zal groeien tot 150 000 à 200 000 per jaar. Dit werd medegedeeld naar aanleiding van fietsRai '98. (ActieRadius, 98:11)

2.2. Effecten

Er is vooreerst geen cijfermateriaal beschikbaar over het aandeel Belgische bedrijven (ev. per groottecategorie) dat over een fietstalling beschikt en dus ook niet over het aantal bedrijven dat voor deze maatregel in aanmerking komt, laat staan wat het effect ervan zou kunnen zijn.

Volgens CEA (1997:27) zijn er nog onvoldoende gegevens beschikbaar om per afzonderlijke fietsgebruik-stimulerende maatregel het effect op het fietsgebruik te berekenen. CEA (1997:39-40) concludeert dan ook dat over de effectiviteit van maatregelen of pakketten van maatregelen voorlopig alleen wat te concluderen valt aan de hand van praktijkvoorbeelden.

Zij noemen onder meer enkele praktijkvoorbeelden waar het effect werd nagegaan van de verbetering van de fysieke voorwaarden voor het gebruik van de fiets, meestal in combinatie met financiële voordelen voor de fietsers ¹⁴. Deze tonen dat het effect positief kan zijn.

- Stadsdeelkantoor Amsterdam Zuid-oost 'Betere stallingen gecombineerd met reisadviezen hebben er niet geleid tot meer fietsende medewerkers. Het aandeel fietsers is onveranderd 20% gebleven bij een fietspotentieel van 25%.
- Heidemij, Arnhem: 'Een fietsleaseproject, aanleg van douche- en kleedruimte en reparatievoorzieningen hebben het aandeel fietsers in drie jaar tijd verhoogd van 14 naar 21% van de werknemers die oorspronkelijk in dienst waren. Van de nieuwe medewerkers fietst 28%.
- Océ-Nederland '40% van de medewerkers fietste in 1991 naar het werk. 50% woonde binnen een straal van 7 km, dus er kon nog wat bij. [...]Door een fietsleaseproject, meer en betere stallingen en onderhoud- reparatie- en douchefaciliteiten is het Océ gelukt om het fietsaandeel in 1994 op 45% te brengen.

Een belangrijke vaststelling is dat het geheel van praktijkvoorbeelden, in het totaal 15, duidelijk maken dat de kans op effectiviteit van een fietsstimulerend beleid beduidend groter is naarmate er meer verschillende maatregelenclusters - in deze studie opgedeeld in fysieke voorwaarden, financiële voordelen, financiële reglementering en fysieke beperkingen ¹⁵ - gecombineerd worden.

In 1990 ging het 'Masterplan fiets' in Nederland van start. Globaal genomen is het aandeel van de fiets er in het woon-werkverkeer in bijna elke afstandsklasse toegenomen van 1990 tot 1995. Boven de 10 km is het aandeel op peil gebleven. Of dit nu een rechtstreeks gevolg is van het intensief fietsbeleid in Nederland kan niet bewezen worden. Men wijst er ook op dat het totale fietsaandeel in het woon-werkverkeer niet is toegenomen wat toe te schrijven is aan de steeds langere verplaatsingen. Het gaat dus goed met de fiets in het woon-werkverkeer *voor zover* de afstanden fietsbaar zijn. De fiets kansen geven in het woon-werkverkeer heeft dus zeer veel te maken met een effectief ruimtelijk beleid, want als de trend van langere afstanden zich doorzet zal het fietsgebruik misschien zelfs dalen (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 1997:87).

Uit voorgaande is reeds duidelijk geworden dat er 1) quasi geen cijfergegevens beschikbaar zijn de de effecten van afzonderlijke maatregelen meten en het dus niet mogelijk is aan te geven wat het effect is van het plaatsen van fietsinfrastructuur op het werk; en 2) dat het ook weinig zin heeft om zo'n afzonderlijke maatregel te gaan evalueren omdat het stimuleren van het fietsgebruik de beste resultaten oplevert als het gebeurt aan de hand van een totaalpakket van (bij voorkeur pull én push-) maatregelen.

¹⁴ Financiële voordelen: fiets van de zaak, fietsvergoeding/reparatievoorziening, verhuispremie, en/of premie voor wonen op fietsafstand. Fysieke voorwaarden: aanleg goede fietsenstalling (veilig, overdekt), douche- en kleedruimte, dienstfietsen en/of keuze bedrijfslocatie.

¹⁵ Fysieke voorwaarden, financiële voordelen (Cf. voetnoot 3), Financiële reglementering: betaald parkeren voor auto's, gerichte reiskosten vergoeding, minimalisering (lease-) auto van de zaak, zakelijke reis in principe met fiets/openbaar vervoer en/of geen eigen auto op dienstreizen
Fysieke beperkingen: erperken parkeerruimte/parkeerregime.

MESURE 6 : MISE EN PLACE DE SYSTEMES DE REMBOURSEMENTS DES DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL QUI PRIVILEGIENT LES MODES DE TRANSPORT DURABLES

1. Synthèse de l'évaluation sur base des interviews

1.1. Acceptabilité

1.1.1. Opinions en Régions wallonne et bruxelloise

Opinions générales

- Mesure acceptable globalement
(pour les syndicats, les partis politiques, les TEC et la STIB, les administrations régionales)
- Mesure inacceptable pour les autres car :
 - pour la SPI+, la mesure est perçue comme discriminatoire car elle pénalise les habitants des zones rurales qui n'ont pas d'autres choix que la voiture,
 - selon la SNCB, les individus doivent prendre conscience personnellement du coût réel de leur déplacement : un tel système de remboursement viendra donc fausser cette prise de conscience,
 - selon Transitec, l'employeur intervient déjà dans le remboursement des abonnements (il sera donc a priori réticent à des remboursements supplémentaires)

1.1.2. Opinions en Région flamande

Het bevoordelen van duurzame vervoerswijzen in de terugbetaling van het woon-werkverkeer is politiek aanvaardbaar voor alle bevraagde Vlaamse partijen én haalbaar met de huidige politieke constellatie. In de eerste plaats moet de huidige discriminatie van openbaar vervoergebruikers te aanzien van de wagen uit de weg geruimd worden.

Ook de Lijn en de ervaringsdeskundigen staat volledig achter een verdere uitbreiding van de wettelijke voorzieningen voor alternatieve vervoerswijzen.

Aan werknemers- en vakbondszijde zal zo'n maatregel vermoedelijk wel op protest stuiten. Voor wie met de wagen komt en geen alternatief heeft lijkt het niet rechtvaardig.

1.2. Faisabilité

1.2.1. Opinions en Régions wallonne et bruxelloise

Opinions générales

Pour la majorité, la mesure est faisable : il suffit, pour certains, d'une volonté politique.

Problèmes liés à la faisabilité de la mesure

- 1) Modification du cadre légal. Cette mesure devrait s'accompagner d'une modification des CCT
- 2) Problèmes de contrôle du mode réellement utilisé (en particulier le covoiturage)
- 3) Faisabilité budgétaire
 - Pour certains, l'impact budgétaire global pourrait être nul (compensation entre les nouveaux remboursements et les diminutions ou suppressions des remboursements actuels pour la voiture)
 - Pour d'autres, de nouveaux moyens budgétaires devront être dégagés :
 - soit l'Etat intervient seul dans le financement
 - (par exemple par des primes régionales aux employeurs)
 - soit les responsabilités devront être partagées (Etat + entreprises)
- 4) Problème d'équité

La mesure risque d'être discriminatoire pour tous ceux qui n'ont pas d'autres choix que la voiture.

Modalités du système de remboursement pour chaque mode

Les transports publics

Une augmentation du remboursement pour les déplacements en transports publics est préconisée par la majorité et plusieurs mesures sont proposées :

- augmenter le remboursement de l'abonnement social (75%, voire même 100%) et prévoir simultanément une exonération fiscale pour ce surplus (cf. mesure 7),
- augmenter ou supprimer le plafond des salaires pour le remboursement des frais d'abonnement des employés;
(NB : ce plafond de revenu existe uniquement dans le privé et est fixé à 1 200 000 FB brut annuel)
- instaurer le remboursement des déplacements en bus-tram-métro pour les travailleurs habitant à moins de 5 km de leur lieu de travail;
(NB : cette condition de remboursement relative à la distance est applicable uniquement dans le privé)
- augmenter l'avantage fiscal en cas d'utilisation des transports publics :
- soit en augmentant l'exonération fiscale prévue pour les déplacements domicile-travail en transports publics
(remarque : sans abonnement, il est actuellement de 5 000 BEF par an; avec abonnement, il est actuellement de 10 000 BEF par an)
- soit en permettant au travailleur de déduire fiscalement la part des frais de déplacement en transport public non remboursée par l'employeur.

Le co-voiturage

La fiscalité actuelle ne comporte aucune disposition spécifique pour le covoiturage.

Des propositions ont été formulées :

- permettre à tous les covoitureurs de déduire le forfait de 6 FB par km pour leurs déplacements domicile-travail,
- permettre au chauffeur qui met sa voiture à disposition de déduire ses frais réels (supérieurs à 6FB au km).

Priorité accordée aux différents modes alternatifs

Opinion générale : Introduire une déduction forfaitaire généralisée (par exemple 6 FB au km), quel que soit le mode utilisé.

La voiture

Opinion générale : Diminuer le remboursement actuel pour les déplacements en voiture (exceptions à prévoir pour certaines professions libérales)

Propositions alternatives (exemples) :

- soit prévoir des plafonds dans les remboursements des frais de voiture (comme dans les administrations publiques) ou réduire ces plafonds
- soit supprimer la déductibilité fiscale des 6 FB au km
- soit rembourser uniquement les déplacements en voiture à concurrence de la distance entre le domicile et la desserte en transport public la plus proche.

La voiture de société

Proposition : revoir à la hausse le forfait kilométrique annuel pour l'usage privé de la voiture

Mesures complémentaires visant à réduire la distance domicile-travail

1) Mener une campagne de promotion " vivre dans la ville "

2) Introduire un remboursement des déplacements domicile-travail dégressif en fonction de la distance

Pour Transitec et le Cabinet Daras, cette mesure fiscale permettrait de réduire la distance domicile-travail mais pour la majorité des personnes interrogées, cette mesure est inacceptable en Régions wallonne et bruxelloise.

3) Rendre le déménagement moins contraignant

Mesures proposées :

- la diminution des droits d'enregistrement ,
- la révision des revenus cadastraux dans les zones urbaines,
- la déductibilité des frais de déménagement.

4) Mener une politique d'aménagement du territoire

- pour éviter la dispersion de l'habitat,
- pour veiller à une meilleure localisation des entreprises.

1.2.2. Opinions en Région flamande

- Het wettelijk verankeren
Het wettelijk vastleggen van zo'n maatregelen stelt geen enkele probleem (cf. huidige verplichte terugbetaling van het openbaar vervoer). Zo'n wettelijk kader is al in enkele deelaspecten ingevoerd, maar deze zijn versnipperd en zouden geïntegreerd moeten worden. De voorbije 15 jaar is de terugbetaling van de kosten van het woon-werkverkeer met de eigen wagen fiscaal reeds minder interessant geworden ¹⁶ en het gebruik van het openbaar vervoer werd fiscaal aantrekkelijker. Er is ook een fietsvergoeding ingesteld.
- Het controleprobleem
De haalbaarheid van zo'n terugbetalingssysteem hangt samen met de controleerbaarheid ervan. Administratief stelt de controle een probleem. Ervaringsdeskundigen geven aan dat de bedrijven wel weten wie een abonnement heeft en met de wagen komt, maar dat er zich een probleem stelt voor fietsers en carpoolers.
- Budgettaire haalbaarheid
Dit zou niet al te veel problemen stellen vermits er budgettaire weer wat ruimte is. Fiets- en stapvergoedingen vragen trouwens niet al te veel kapitaal; openbaar vervoervergoedingen zijn al wat substantiëler. Als men de autovergoeding vermindert, stelt dit probleem zich sowieso niet.

1.2.3. Onderdelen van dit wettelijk kader?

Dat het openbaar vervoer en de fiets tot die duurzame verplaatsingswijzen behoren, daarover bestaat geen enkele twijfel. Ook het te voet gaan moet volgens alle betrokkenen, op één uitzondering na, een vergoeding krijgen waardoor dit voordeliger wordt dan de wagen. Over carpoolvergoedingen is men het niet echt eens, en deze onduidelijkheid is nog groter voor motto's en bromfietsers. Daarnaast laten de Vlaamse geïnterviewden er weinig twijfel over bestaan: de 6 BEF-autovergoeding moet naar beneden en de bedrijfswagens zijn een blok aan het been.

Afgezien van het stimuleren van alternatieve verplaatsingswijzen worden er veel suggesties gedaan voor het stimuleren van kortere verplaatsingen of het vermijden van verplaatsingen. De voorstellen gaan van het stimuleren van wonen in de stad, wonen bij het werk, naar het goedkoper maken van verhuizen en het degressief terugbetalen in functie van de afstand.

▪ Fietsers

Het bedrag en modaliteit van terugbetaling (per km) van de fietsvergoeding is volgens de meeste bevrageden een goede formule. De stad Gent vindt dit onvoldoende om mensen op de fiets te krijgen, wat gebleken is uit een enquête bij het stadspersoneel. Gent pleit voor een belastingvrije vergoeding van 15 BEF/km. Dit zou de reële kosten dekken, aldus een berekening van de fietsersbond. Anderen zijn van mening dat de huidige fietsvergoeding hoger is dan de reële kost.

▪ Voetgangers

Te voet gaan is de meest duurzame verplaatsingswijze en de voetgangers zijn een vaak vergeten groep. Het feit dat aan stappen geen echte kost aan verbonden is (afgezien van de prijs van de schoenen) is geen bezwaar. Een bijkomen argument voor het vergoeden van voetgangers is dat het gratis openbaar vervoer aanzet tot oneigenlijk gebruik van de bus en de overstap van te voet naar de bus bevordert, wat niet de bedoeling is. Hoe die vergoeding er uiteindelijk moet uitzien is niet duidelijk. In elk geval moet ze voldoende hoog zijn om een reële stimulans in te houden. Eén betrokkene vindt dit geen goede zaak vermits het hier een *terugbetalingssysteem* betreft.

- Openbaar vervoer

Wat betreft openbaar vervoervergoeding worden er meerdere voorstellen gedaan:

- Vrijstelling van de verplichte werkgeversbijdrage optrekken van 5 000 BEF naar 10 000 BEF of volledig vrijstellen, .. is het meest voorkomende voorstel.
- Een terugbetaling openbaar vervoer ook voor afstanden kleiner dan vijf km.
- Verhoging van de verplichte werkgeversbijdrage

De Lijn ziet meer heil in het verhogen van de kwaliteit (comfort, betrouwbaarheid, snelheid, ..) van het openbaar vervoer dan in het nóg goedkoper maken van het openbaar vervoer. Er worden hiertoe al meer dan voldoende inspanningen gedaan. Doorstromingsmaatregelen, parkeerhandhaving e.d. zijn belangrijker.

- Carpoolen

De meeste respondenten vinden dat carpoolen ook beloond moet worden. Dit vraagt echter een controle-infrastructuur hetzij vanuit de overheid, hetzij vanuit het bedrijf. Sommigen vinden een financieel aanmoedigen van carpoolen overbodig en niet logisch, vermits het financiële voordeel nu eenmaal eigen is aan het carpoolen zelf.

- Bromfiets en motto

Vanuit mobiliteitsstandpunt - vermindering van de congestie - is een terugbetaling van motto en bromfiets te verdedigen, vanuit milieustandpunt niet. Sommigen schakelen motto's gelijk met wagens: ze zijn evenzeer vervuilend en nemen rijdend evenveel plaats in op de weg. Een ander tegenargument is dat motto's en bromfietsen erg onveilig zijn.

- De wagen

Welke plaats krijgt de wagen in dit terugbetalingssysteem? Moet het bestaande budget voor woon-werkverkeer herverdeeld worden, of wordt de bestaande terugbetaling van het woon-werkverkeer met de wagen behouden en daarnaast meer gegeven aan de meer duurzame vervoerswijzen?

Aan Vlaamse kant is er een vrij ruime eensgezindheid over de autovergoeding. Zowat alle betrokkenen zijn voor het afbouwen van de aftrek van de wagen (behoud budget en minder voor de wagen). Minimaal is het wegwerken van de positieve discriminatie van de wagen, maar bijna iedereen vindt dat dit niet volstaat. Eventueel moet eerst een inloofphase ingelast worden om de alternatieven verder uit te bouwen en om de mensen de kans te geven om een alternatief te vinden. De concrete invulling gaat van een vermindering naar bijvoorbeeld 4 BEF/km tot een totale afschaffing van de autovergoeding.

- Bedrijfswagens

De bevroegden klagen steen en been over de bedrijfswagens. Momenteel is de bedrijfswagen dood voorwerp in het woon-werkverkeer. Bedrijven doen er moeilijk over. De volledige leasingsector draait erop, die het als een groeiemarkt zien voor de automobielsector, en dit des te meer omdat het in veel gevallen een tweede wagen is.

Eén derde van de nieuwe wagens zijn bedrijfswagens. In een privéfirma wordt een bedrijfswagen als een soort van extra beloning beschouwd, een vorm van extra loon en dat is zeker zo vermits men erop belast wordt. Men wordt belast op privékilometers met als gevolg dat men zich die wagen ook persoonlijk gaat toeëigenen. Bedrijfswagens worden betrokken in de loononderhandelingen.

Het wettelijk kader voor bedrijfswagens is niet optimaal. Het is onduidelijk. Het belastbaar voordeel van de bedrijfswagens wordt niet correct ingeschat. De sociale inspectie en de fiscale administratie trekken het aantal belastbare privékilometers op van 5000 km naar 8000 km, maar dit is nog niet voldoende. Het statistisch gemiddelde bedraagt 15 000 km; de dekking is dus slechts 60%. Dit moet omhoog tot aan die 15 000 km.

Dit kan door meer kilometers voor privégebruik aan te rekenen of door de privékilometers administratief correct aan te rekenen.

¹⁶ Sinds in 1993 de autovergoeding werd vastgelegd op 6 BEF per km is er niks meer aan gewijzigd. De kosten van de wagen zijn echter wél verder gestegen.

Een andere mogelijkheid is het aanrekenen van het privégebruik i.f.v. de aankoopwaarde en niet i.f.v. de fiscale PK, vermits dit te weinig differentieert. Het financieel voordeel van een bedrijfswagen is veel groter dan wat uitgedrukt kan worden met fiscale PK. Het aantal kilometers dat men rijdt voor persoonlijk gebruik is administratief moeilijk te bewijzen, vandaar het forfait. Op federaal niveau is men hiermee bezig in het kader van de fiscale hervorming. Op kabinetten is men met dit soort van problemen bezig, maar er zal tijd over gaan vooraleen zo iets technisch realiseerbaar en politiek aanvaardbaar is.

Een andere mogelijkheid is het gebruik van bedrijfswagens te optimaliseren naar dienstwagens die op het bedrijf blijven staan, of poolcars.

Een ander probleem met de bedrijfswagens is dat men er moeilijk mee kan carpoolen. Vervoer van collega's wordt beschouwd als bezoldigd vervoer omdat je collega's vervoert met een wagen die ter beschikking werd gesteld door de werkgever. De uren onderweg naar het werk zouden in feite vergoed moeten worden door de werkgever, een conclusie die hieruit getrokken wordt door rechtbanken. De chauffeur moet ook een medisch attest hebben, een speciale verzekering, ...

Afstand tot het werk is een interessante hefboom voor vergoedingen in het woon-werkverkeer en het stimuleren van kortere woon-werkafstanden.

- Promoten van wonen in de stad

Diverse politieke partijen - Agalev, VLD, VU - pleiten vurig voor het tegengaan van stadsvlucht, het promoten van wonen in de stad. Stadsbewoners moeten een gunstiger fiscaal regime krijgen. De VLD ziet hiervoor een consensus bij alle partijen.

- Belonen van wie dicht bij het werk woont

De meeste respondenten vinden dat er op de één of andere manier iets moet voorzien worden, bepaalde mechanismen moeten worden ingebouwd om mensen een voordeel te geven als ze dicht bij hun werk (komen) wonen. Hoe dat dan precies in zijn werk moet gaan is niet duidelijk. Het feit dat er heel wat tweeverdieners zijn, men steeds gemakkelijker van werk verandert en Vlaanderen niet echt een verhuistraditie kent, maakt dit niet eenvoudiger.

- Verhuizen goedkoper maken

Als men mensen ertoe wil aanzetten in de stad of dicht bij hun werk te gaan wonen, dan moet verhuizen goedkoper worden. Alle betrokkenen zijn het erover eens dat verhuizen in België te zwaar belast wordt: de registratierechten moeten naar omlaag. Ook al zal dit geen grote horden Belgen tot verhuizen aanzetten, het is een mogelijkheid die fiscaal geëxploreerd moet worden en die in individuele gevallen de balans naar het verhuizen kan doen overhellen. Het kan ook een bijdrage zijn tot het sensibiliseren van de mensen om zich iets flexibeler op te stellen en zich iets mobieler te organiseren.

- Degressief terugbetalen in functie van de afstand

Bijna alle geïnterviewden vinden het 'degressief terugbetalen in functie van de afstand' en 'aftoppen of plafonneren van de aftrek' een zeer interessante denkpiste. Dit moet zeker verder geëxploreerd worden.

1.3. Efficacité

1.3.1. Opinions en Régions wallonne et bruxelloise

Opinions générales

- En théorie, cette mesure est considérée par la majorité des personnes interrogées comme efficace du point de vue d'une mobilité plus durable car elle repose sur des mesures fiscales.
- En pratique, l'efficacité de la mesure reste à démontrer.

Conditions d'efficacité

- 1) Avantager les transports publics et désavantager la voiture simultanément, par exemple en réduisant ou en faisant payer les parkings (cf. mesures 3 et 4)
- 2) Offrir une bonne alternative à la voiture (transport public, vélo, marche à pied)

1.3.2. Opinions en Région flamande

De geïnterviewden geloven in de effectiviteit van zo'n wettelijk kader, tenminste als er ook aan de auto en de bedrijfswagen geraakt wordt én het effect zal zich vooral manifesteren daar waar er een goed, betrouwbaar en comfortabel openbaar vervoeraanbod is.

2. Evaluation complémentaire

Sur le plan légal, un système de remboursements pour les déplacements domicile-travail existe déjà en Belgique. L'évaluation de cette mesure ne peut donc se réaliser sans un rappel préalable de la situation actuelle en cette matière.

1. Rappel de la législation belge actuelle

Sur base du rapport de D. Misonne et M. Martens (2000, p. 106-108) et de l'exposé de Ph. Gysen (1998), nous rappelons ci-après ce qu'il en est actuellement en Belgique, d'un point de vue légal et fiscal, ce qui permet de mieux situer la mesure. Pour plus de clarté, nous distinguons ci-après :

- les remboursements prévus par la loi et directement consentis par l'employeur,
- les mesures fiscales qui accompagnent ces remboursements,
- les remboursements indirects via la déduction des frais de déplacements parmi les charges professionnelles appliquée lors du calcul de l'impôt.

1.1 Remboursements de l'employeur

1) Remboursements prévus pour les déplacements domicile-travail en transport en commun

Selon la législation belge, l'employeur est obligé d'intervenir dans les remboursements des frais de déplacements domicile-travail de ses employés. Précisons cependant que ces remboursements :

- ne sont que partiels (de l'ordre de 50% des dépenses),
- ne concernent que les déplacements en transport en commun (bus, tram, métro, train),
- ne s'appliquent que dans certaines conditions dans le privé : en effet, dans ce secteur le remboursement est soumis à deux conditions¹⁷ :
 - une condition de revenu (1 200 000FB brut par an maximum)
 - une condition de distance pour le bus-tram-métro (5 km minimum),

ce qui n'est pas le cas dans le secteur public.

Dans la pratique, les travailleurs du secteur public bénéficient donc de conditions très favorables, ce qui n'est pas le cas pour les travailleurs du secteur privé.

2) Remboursements prévus pour les déplacements domicile-travail à vélo

Pour les déplacements domicile-travail effectués à vélo, une indemnité-vélo fixée à 6 FB au km est prévue depuis 1997 et peut être versée par l'employeur. A nouveau, la situation est plus favorable pour les travailleurs du secteur public.

Depuis 1999, tout le personnel du secteur public a droit à cette indemnité-vélo :

- dans les organismes publics fédéraux, l'octroi de cette indemnité est cependant soumise à des formalités assez lourdes,
- à la Région Bruxelles-Capitale, la procédure est plus simple et l'indemnité est calculée en fonction du chemin le plus court.

Dans le secteur privé, le personnel n'a pas droit d'office à cette indemnité mais l'employeur peut la lui octroyer sur base volontaire et la prévoir soit dans le contrat de travail, soit dans une convention collective sectorielle.

3) Remboursements éventuels pour les déplacements domicile-travail effectués en voiture particulière

Ces remboursements éventuels sont précisés dans les contrats de travail et figurent sur la fiche de rémunération du travailleur.

1.2 Mesures fiscales liées à ces remboursements

Pour l'employé, toute intervention financière de l'employeur dans ses déplacements domicile-travail constitue, en principe, une rémunération imposable. La réglementation fiscale prévoit cependant qu'une somme forfaitaire annuelle soit immunisée d'impôt dans le chef du travailleur. Ce montant forfaitaire dépend cependant du mode utilisé.

1) Pour tous les modes

Pour tous ceux qui choisissent le forfait légal pour la déduction de leurs charges professionnelles, une exonération fiscale est prévue pour le travailleur en cas de remboursement de ses déplacements domicile-travail pour un montant de 6 000 FB par an maximum (pour l'exercice d'imposition 2000). Cette exonération fiscale s'applique, quel que soit le mode utilisé, y compris pour les automobilistes

¹⁷ Remarquons que dans le privé, des conditions plus favorables sont parfois prévues dans les CCT sectorielles (par exemple, dans l'industrie chimique, on a ainsi supprimé le plafond de revenu).

2) Pour les déplacements en transport public

- pour ceux qui optent pour leurs frais réels mais qui n'ont pas d'abonnement, l'exonération fiscale est de 6 000 FB par an maximum (pour l'exercice d'imposition 2000),
- pour les titulaires d'abonnements, l'exonération fiscale prévue est de 11 000 FB par an maximum (pour l'exercice d'imposition 2000).

3) Pour les déplacements à vélo

L'indemnité de 6FB au km est exonérée d'impôt pour l'employé (ce qui est plus intéressant que l'exonération de 6 000 FB par an) et pour l'employeur. Précisons que si l'employeur verse une indemnité supérieure à 6 FB au km, le montant additionnel sera imposable.

1.3 Remboursements indirects lors du calcul de l'impôt

Dans la déclaration fiscale du travailleur, les frais de déplacement domicile-travail interviennent en déduction du revenu brut. Pour la déduction de ces frais, rappelons que le travailleur peut opter :

- soit pour la déduction du forfait légal (= un certain % du revenu fixé par la loi)
- soit pour la déduction des frais réels .

Si on choisit le forfait légal,

- une augmentation de ce forfait est prévue lorsque la distance entre le domicile et le lieu de travail est supérieur à 75 km (ce qui représente un incitant fiscal à habiter loin de son lieu de travail).

Si on choisit la déduction des frais réels,

- pour les déplacements D-T en voiture, une déduction de 6FB au km est appliquée depuis 1992¹⁸,
- pour les déplacements professionnels en voiture, les frais sont déductibles à concurrence de 75% (sauf pour les frais de carburant déductibles à 100%),
- pour les déplacements en transport en commun, les frais sont entièrement déductibles.

L'application du forfait légal ou la déduction des 6FB au km pour la voiture permet donc indirectement à l'employé d'être partiellement remboursé pour ses déplacements domicile-travail (via une réduction de son revenu imposable et donc de ses impôts).

1.4 Situation de la mesure par rapport à la législation belge actuelle

Dans le cadre d'une politique de mobilité durable, la mesure 6 propose ainsi d'élargir le système de remboursement actuel en faveur des modes de transport durables, ce qui est possible

- soit en augmentant les montants remboursés actuellement pour les modes durables et en diminuant ceux de la voiture,
- soit en élargissant la mesure à d'autres modes, par exemple au covoiturage,
- soit encore en augmentant les incitants fiscaux liés à ces remboursements pour les modes durables.

2. Quelques mesures concrètes possibles

Pour chaque mode, nous précisons ci-après des mesures concrètes (pour la plupart fiscales) qui pourraient être appliquées dans le cadre de la mesure 6. La majorité de ces mesures sont faisables d'un point de vue juridique (cf. D. Misonne, et M. Martens).

¹⁸ Précisons que cette déduction forfaitaire de 6 BEF au km ne s'applique que si on opte pour la déduction des frais réels. Elle ne doit donc pas être confondue avec le forfait légal appliqué pour la déduction de l'ensemble des charges professionnelles et qui correspond à un certain pourcentage du revenu.

2.1. La voiture de société

La législation actuelle encourage l'utilisation d'une voiture de société car fiscalement elle est très intéressante à la fois pour l'employeur et pour l'employé.

Pour l'employé, elle présente d'importants avantages financiers puisqu'en général, la majorité des frais sont supportés par l'employeur. Seul un forfait kilométrique annuel pour usage privé est pris en compte lors du calcul de l'impôt. L'évaluation forfaitaire du kilométrage privé doit cependant respecter un minimum légal fixé en 1993 à 5 000 km par an et porté récemment par l'Administration fiscale à 8 000 km. Mais ce minimum est toujours jugé insuffisant. Ce forfait est considéré comme un avantage en nature et est donc imposable fiscalement. Il comprend les déplacements effectués entre le domicile et le lieu de travail.

Pour l'employeur, la voiture de société est également très attractive :

- les frais d'achat, de leasing, de primes d'assurances, d'entretiens et de réparations sont déductibles à titre de frais professionnels, à raison de 75%,
- les intérêts de financement et les frais de carburant sont de leur côté totalement déductibles.

Mettre une voiture de société à la disposition de certaines catégories de travailleurs coûte ainsi moins cher à l'employeur que l'octroi d'une hausse de salaire.

Quelques mesures concrètes

Supprimer ou diminuer les avantages financiers actuels liés à une voiture de société pour l'employé et pour l'employeur afin de mieux leur faire prendre conscience du coût réel des déplacements.

En particulier :

1. Le forfait kilométrique annuel minimum pour usage privé pourrait être augmenté
En effet, dans ce forfait sont comptés les déplacements domicile-travail. Or, une enquête récente (I. Pollet, 2000) a montré que la distance domicile-travail pour ceux qui disposent d'une voiture de société est de 28 km en moyenne. Annuellement, ces déplacements peuvent ainsi être estimés à 12 320 km (= 28 x 2 x 220) en supposant 2 trajets par jour et 220 jours ouvrables. A cette estimation, il conviendrait d'ajouter les kms privés effectués durant les WE, les jours fériés et les vacances. Très souvent, les contrôles fiscaux retiennent un forfait de 6 000 km pour ces types de déplacements (cf. Mariscal, Fischer et Fischer, 1995 b, p. 114), ce qui donne un kilométrage privé total de l'ordre de 18 000 km.
2. Supprimer ou limiter la possibilité pour l'employeur de déduire les frais des voitures de sociétés à titre de charges professionnelles (proposition de D. Misonne et M. Martens, 2000, p. 118)
3. Pour sensibiliser l'employeur aux problèmes d'environnement, le taux d'impôt des sociétés pourrait être revu à la baisse lorsque l'entreprise remplace les voitures de société par des voitures peu polluantes mises à la disposition du personnel (proposition de D. Misonne et M. Martens, 2000, p. 118)
4. Taxer la voiture de société comme s'il s'agissait d'un revenu additionnel pour l'employé.
Aux Pays-Bas, on estime fictivement cet avantage en nature à 20% du prix catalogue de la voiture (24% si la distance domicile-travail est supérieur à 30 km) et ce revenu additionnel est taxé au même titre que les revenus professionnels (cf. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 1995, Bijlagerapport 1, p. 7)

Potentiel de ces mesures

Une modification éventuelle de la fiscalité portant sur les voitures de société concernera un nombre important de travailleurs qui de surcroît parcourent de plus longues distances. Cette importance peut être chiffrée comme suit :

- environ 140 000 Belges roulent avec une voiture de société (Simoens, 2000) et 1/3 des nouvelles voitures sont des voitures de société;

- 7% de l'ensemble des déplacements domicile-travail s'effectue avec une voiture de société (I. Pollet, 2000, p.15), ce qui correspond à 102,6 millions de déplacements par an (sur base de la première enquête nationale sur la mobilité des ménages effectuée en Belgique en 1999);
- la distance moyenne parcourue entre le domicile et le lieu de travail est plus élevée pour les voitures de société : 28 km contre 18 km pour les déplacements D-T en voiture privée (I. Pollet, 2000).

Effet escompté de ces mesures

- 1) La suppression ou la restriction des avantages liés à la voiture de société incitera peut être ce groupe de travailleurs à utiliser le train pour se rendre au travail. Ce mode est en effet plus souvent utilisé pour parcourir de plus longues distances domicile-travail, ce qui est le cas pour ceux qui disposent actuellement d'une voiture de société.
A plus long terme, cette mesure incitera peut être les travailleurs à se rapprocher de leur lieu de travail (rappelons que la distance moyenne parcourue entre le domicile et le lieu de travail est actuellement plus élevée pour ceux qui disposent d'une voiture de société).
- 2) Si on supprime ou limite la possibilité pour l'employeur de déduire les frais des voitures de société dans ses frais professionnels, il pensera à stimuler l'utilisation des modes de transport alternatifs à la voiture tant lors du choix de son implantation que lors de l'étude de ses plans d'embauche (D. Misonne et M. Martens, 2000, p. 118).

2.2. La voiture individuelle

Quelques mesures concrètes

- 1) Interdire le remboursement des frais de déplacement domicile-travail pour la voiture.
- 2) Supprimer l'exonération de 6 000 FB par an pour les automobilistes qui se voient rembourser leur frais de déplacement D-T et qui optent dans leur déclaration pour le forfait légal.
- 3) Supprimer la déduction de 6 FB au km pour les déplacements D-T en voiture privée pour ceux qui optent dans leur déclaration pour les frais réels.

Potentiel de ces mesures

Toute modification de la fiscalité portant sur les déplacements domicile-travail effectués en voiture concernera un nombre très important de déplacements : en effet, 60% de l'ensemble des déplacements domicile-travail sont effectués avec ce mode de transport. (I. Pollet, 2000, p.15), ce qui correspond à 873,1 millions de déplacements par an (sur base de la première enquête nationale sur la mobilité des ménages effectuée en Belgique en 1999).

Acceptabilité

Ces mesures sont a priori difficilement acceptables pour les employés car elles suppriment des avantages liés aux déplacements en voiture. Selon les experts en mobilité, ces mesures contraignantes sont cependant nécessaires pour induire un changement modal à condition de les accompagner de mesures incitatives pour les autres modes.

2.3. Le covoiturage

Actuellement, la fiscalité ne comporte aucune disposition spécifique relative au covoiturage.

Mesure proposée

Autoriser la déduction de 6 FB au km pour chaque covoitureur

Faisabilité de la mesure

Cette mesure est la mesure la plus simple à mettre en oeuvre pour stimuler le covoiturage avec alternance de chauffeurs (ce qui est la pratique la plus courante).

L'application de cette mesure pose cependant un problème de contrôle (cf. SET, 1997, p.227) :

- il faut au préalable définir un nombre minimum d'occupants de la voiture (par exemple 2 personnes en plus du chauffeur),
- il faut démontrer que tous les occupants de la voiture parcourent bien le trajet prévu.

Efficacité de la mesure

Pour que la mesure aboutisse à une mobilité plus durable qui se traduise par une diminution de l'autosolisme, il faut contrôler que les covoitureurs ne sont pas d'anciens utilisateurs des transports en commun. Ce contrôle est faisable (via la déclaration des impôts des personnes concernées pour les années antérieures) mais représente un coût administratif. : il faut contrôler que les nouveaux covoitureurs n'ont pas reçu d'indemnités de leur employeur pour l'utilisation des transports publics lors des années antérieures (sauf en cas de déménagement) (cf. SET, 1997, p. 227).

2.4. Les transports publics

Quelques mesures

- 1) Etendre le système de remboursement obligatoire pour les déplacements D-T en transport en commun appliqué au secteur public en supprimant les deux conditions (de salaire et de distance) prévues dans le privé.
- 2) Supprimer la limite de 11 000 BEF pour l'exonération fiscale du remboursement des titres en transport en commun et la remplacer par le prix de l'abonnement.
- 3) Augmenter le forfait légal pour les titulaires d'abonnements (D. Misonne et M. Martens, 2000, p. 106).

Potentiel de ces mesures

Sur base de la première enquête nationale des ménages effectuées en Belgique en 1999, 14% de l'ensemble des déplacements domicile-travail sont effectués en transport en commun (métro, tram, bus et train) (I. Pollet, 2000), ce qui correspond à 205,3 millions de déplacements par an.

Faisabilité des mesures proposées

Pour la première mesure : l'extension du système de remboursement pourrait être prévue dans les CCT sectorielles et les deux conditions (de salaire et de distance) y être explicitement supprimées.

Pour les deux autres mesures : il n'y a aucun problème de contrôle puisque les sociétés de transport public peuvent délivrer des attestations qui mentionnent quels abonnements sont achetés (SET, 1997, p. 225).

La troisième mesure proposée est, selon D. Misonne et M. Martens (2000, p.106) tout à fait faisable puisqu'une augmentation du forfait légal est déjà appliquée actuellement (mais sur base d'un autre critère : la distance)

2.5. Le vélo

Quelques mesures concrètes

- 1) Exonérer totalement l'indemnité-vélo octroyée par l'employeur même si celle-ci est supérieure à 6 FB au km (cf. mesure 7).

- 2) Appliquer une déduction fiscale de 6 FB au km (à titre de forfait) pour les déplacements en vélo même si l'employeur ne verse pas d'indemnité-vélo à titre de remboursement (proposition formulée par D. Misonne).
- 3) Rendre le système d'indemnité-vélo (assortie d'exonérations fiscales) obligatoire aussi bien dans le secteur privé que dans le secteur public.
- 4) Simplifier la procédure d'octroi de l'indemnité-vélo et la calculer en fonction du chemin le plus court (comme c'est déjà le cas à la Région bruxelloise).

Potentiel de ces mesures

Sur base de la première enquête nationale sur la mobilité des ménages, 7% de l'ensemble des déplacements domicile-travail sont effectués en vélo (I. Pollet, 2000, p.15), ce qui correspond à 102,6 millions de déplacements par an concernés par ces mesures en faveur du vélo.

Evaluation

Ces mesures sont tout à fait acceptables tant pour les employeurs que pour les employés. Elles sont également tout à fait faisables d'un point de vue juridique (D. Misonne et M. Martens, 2000).

3. Evaluation générale de la mesure 6 dans une optique de mobilité durable

Pour que la mesure 6 soit faisable d'un point de vue budgétaire, l'augmentation des remboursements liés aux modes durables devra être financée par une diminution des remboursements liés à la voiture. Or, toucher aux acquis de la voiture est une mesure difficilement acceptable. En outre, intervenir d'une manière ou d'une autre dans le remboursement des déplacements domicile-travail (quel que soit le mode utilisé) n'incite pas les employés à se rapprocher de leur lieu de travail, ce qui va à l'encontre des objectifs de mobilité durable.

Les statistiques disponibles aux Pays-Bas (cf. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 1995, Bijlagerapport 1, p.15) montrent ainsi que les travailleurs qui bénéficient d'un remboursement pour leurs déplacements domicile-travail parcourent des distances beaucoup plus importantes que ceux qui n'en reçoivent pas (en moyenne 8 780 km par an pour les premiers et 3 560 km pour les seconds).

Une étude menée aux Pays-Bas (cf. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 1995, Hoofdrapport, p. 24) montre par ailleurs que la suppression des remboursements pour les déplacements domicile-travail a pour effet de diminuer les déplacements domicile-travail en voiture particulière de 2 à 4%, et d'augmenter les déplacements en transport public de 15% maximum. L'effet est plus important pour les déplacements supérieurs à 30 km. Cette mesure n'aura cependant aucun effet sur l'utilisation de la voiture de société. Selon cette même étude, la suppression des remboursements pour les déplacements domicile-travail pourrait provoquer, à plus long terme, une augmentation du travail à domicile, et en particulier du télétravail.

A terme, il serait donc préférable, selon certains, de supprimer tout remboursement ou du moins de le plafonner à une certaine distance, en considérant les déplacements domicile-travail comme une affaire privée. Ainsi, les travailleurs prendront mieux conscience du coût réel de leur déplacement et seront incités à choisir un logement plus proche de leur lieu de travail. Cette proposition mettra cependant du temps pour se mettre en place.

<p>MESURE 7 : EXONÉRATION, POUR L'EMPLOYEUR, DES COTISATIONS A L'ONSS POUR LES PRIMES ACCORDEES POUR L'UTILISATION DE MODES DE TRANSPORT DURABLES ET EXONERATION D'IMPOT, POUR L'EMPLOYE BENEFICIAIRE, DU MONTANT TOTAL DE LA PRIME</p>
--

1. Synthèse de l'évaluation sur base des interviews

1.1. Acceptabilité

1.1.1. Opinions en Régions wallonne et bruxelloise

- Avis unanime : Cette mesure fiscale est tout à fait acceptable, tant au niveau des employeurs que des employés.
- Réserve formulée sur l'octroi de primes :
 - Le système de primes n'est acceptable que s'il est mis en oeuvre sur base volontaire.
 - S'il est obligatoire, un effet pervers risque d'apparaître : l'objectif recherché par l'employé sera non pas une mobilité plus durable mais une hausse salariale par une surenchère à la demande de primes

1.1.2. Opinions en Région flamande

Bij de genieters is de aanvaardbaarheid natuurlijk zeer groot. Het is ook aanvaardbaar voor de werkgevers, want uiteindelijk hebben zij er geen last van.

1.2. Faisabilité

1.2.1. Opinions en Régions wallonne et bruxelloise

Opinions générales

Pour la majorité, la mesure est faisable. Cependant, différents problèmes liés à la faisabilité de la mesure doivent être résolus.

Problèmes liés à la faisabilité de la mesure

- 1) Le contrôle du mode utilisé est nécessaire mais difficile à réaliser
- 2) Le coût de la mesure
L'octroi de primes représente un coût important pour l'employeur. Le problème du financement de ces primes se pose donc.
- 3) La discrimination de la mesure
Tous les travailleurs ne pourront pas bénéficier de cette mesure, ce qui pose un problème de discrimination.

Sont ainsi concernés par la mesure :

- ceux qui ont des postes fixes et des horaires de travail leur permettant d'opter pour un mode durable,
- ceux qui disposent d'une bonne alternative à la voiture,
- ceux qui n'ont aucune contrainte (privée, de santé ou de flexibilité professionnelle) les obligeant à utiliser leur voiture personnelle.

4) La modification du régime fiscal actuel

La mesure étant une mesure fiscale, elle nécessite une modification du régime fiscal actuel.

Propositions d'autres incitants fiscaux

Plusieurs propositions alternatives ont été proposées :

- introduire une variabilisation des coûts du transport,
- modifier la base de calcul de la taxe de circulation, par exemple en la liant à la puissance réelle du moteur en kilowatts,
- réduire les accises pour les entreprises de transport public TEC, STIB et De Lijn,
- immuniser totalement l'intervention patronale dans les frais de déplacement domicile-travail (y compris les frais d'un parking de dissuasion),
- favoriser fiscalement les co-voitureurs et leur permettre d'utiliser les sites propres bus,
- introduire, pour les utilisateurs de transports publics, un remboursement forfaitaire supérieur au forfait de la voiture.

1.2.2. Opinions en Région flamande

Dit zal een belangrijke kost met zich meebrengen. Het geld zal ergens vandaan moeten komen en waarschijnlijk zal dat bij de automobilist zijn, waardoor de maatregel minder aanvaardbaar zal worden. Anderzijds is er budgettair veel mogelijk deze tijden en is dit niet het soort van maatregelen dat tientallen miljarden kost, zeker niet binnen een pakket waarbij de autovergoeding afgeroomd wordt en de bedrijfswagens wat strenger worden belast.

1.3. Efficacité

1.3.1. Opinions en Régions wallonne et bruxelloise

Opinions générales

Comme la mesure 6, la mesure 7 est considérée par la majorité comme théoriquement efficace pour imposer un transfert modal en faveur des modes de transport durables mais en pratique, l'efficacité de la mesure reste à démontrer.

Condition d'efficacité

Pour augmenter l'efficacité de la mesure, il est nécessaire, au préalable, d'assurer la promotion des transports publics et d'améliorer la qualité des services offerts.

1.3.2. Opinions en Région flamande

Het geloof in het effect van deze maatregel is niet overweldigend. Men vindt het nogal eenzijdig als maatregel, alsof de overheid het probleem wel zal oplossen.

Er moeten ook auto-ontradende maatregelen genomen worden. Men vraagt zich ook af hoeveel werkgevers uiteindelijk van deze mogelijkheid gebruik zullen maken.

2. Evaluation complémentaire

1. Situation de la mesure par rapport à la législation belge actuelle

La mesure 7 correspond à un incitant fiscal (pour l'employeur et pour l'employé) dans le cas où des primes seraient octroyées pour les déplacements domicile-travail effectués en transport durable. Dans la législation belge actuelle, de telles primes ne sont pas encore prévues. Elles ont cependant été proposées dans le cadre du projet de loi Ansoms sur les plans de transport. Précisons cependant qu'un système de primes ne doit pas être confondu avec un système de remboursements (cf. mesure 6).

L'indemnité-vélo présentée à la mesure 6 pourrait cependant être considérée, non pas comme un remboursement, mais comme une prime car l'employé ne supporte pas directement de frais à chaque fois qu'il utilise son vélo pour se rendre au travail (alors que pour les déplacements en voiture et en transport public, des frais d'essence ou de titres de transport sont supportés par l'employé). Dans cet ordre d'idées, la proposition d'exonérer totalement l'indemnité-vélo octroyée par l'employeur lorsque celle-ci est supérieure à 6 BEF au km s'inscrit dans le cadre de cette mesure 7.

Si d'autres primes étaient prévues (en faveur des piétons, par exemple), il serait nécessaire de leur associer un incitant fiscal, en particulier une exonération fiscale pour les employés, bénéficiaires de ces primes. Faute de quoi, le système mis en place (en tant qu'incitant financier) ne serait pas très attractif.

2. Faisabilité de la mesure

Le financement de ces primes (qui représente un incitant financier) devra d'abord être résolu :

- soit on prévoit de prélever un pourcentage de la masse salariale qui sera réservée en vue d'octroyer des primes de mobilité (ce système de prélèvement, connu sous le nom de versement transport, est obligatoire en France depuis 1982),
- soit on supprime toute intervention de l'employeur dans le remboursement des déplacements domicile-travail effectués en voiture particulière et le budget ainsi dégagé permettra de financer les primes octroyées aux travailleurs qui effectuent leurs déplacements domicile-travail en transport durable (cette mesure est cependant difficilement acceptable car elle touche aux droits acquis de la voiture).

L'incitant fiscal prévu par la mesure 7 (c'est-à-dire une exonération fiscale liée à ces primes) nécessite une modification du régime fiscal actuel. Moyennant une certaine volonté politique, cette mesure est tout à fait faisable. Elle nécessite cependant une réforme fiscale et mettra donc un certain temps pour être réalisée.

3. Efficacité des mesures fiscales en général

Une étude menée au Royaume-Uni (Potter, Rye et Smith, 1998) montre que les mesures les plus efficaces liées aux plans de transport sont :

- les mesures fiscales (comme par exemple la mesure 7)
- et les mesures financières qui introduisent un traitement préférentiel pour les modes durables (comme par exemple l'octroi de primes ou un système de remboursements comme prévu à la mesure 6).

L'analyse de l'impact du système fiscal existant au Royaume-Uni sur le développement des plans de transport (Potter, Rye et Smith, 1998) montre ainsi que le système fiscal actuel est défavorable aux plans de transport : l'absence de tout incitant fiscal ou financier en faveur des modes durables (en particulier l'absence d'exonération fiscale liée à une prime accordée aux employés) décourage la réalisation de plans de transport. En conclusion, les auteurs estiment qu'une réforme fiscale est, dans ce pays, nécessaire.

Par ailleurs, l'étude des effets des mesures fiscales sur la mobilité, le marché du travail et le marché du logement menée par le Ministère des transports aux Pays-bas (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 1995) montre que l'effet sur la mobilité sera d'autant plus important si plusieurs mesures fiscales sont combinées.

MESURE 8 : COLLABORATION ENTRE LES SOCIÉTÉS DE TRANSPORT PUBLIC ET LES ENTREPRISES POUR AMÉLIORER LA DESSERTE DES ZONINGS

1. Synthèse de l'évaluation sur base des interviews

1.1. Acceptabilité

1.1.1. Opinions en Régions wallonne et bruxelloise

Les avis sont partagés :

- pour la majorité, la mesure est acceptable car les transports publics doivent s'orienter vers des services ciblés;
- pour d'autres (en particulier les villes de Liège et Namur, les écologistes et le MET), la mesure est inacceptable pour les raisons suivantes :
 - 1) il existe un problème de rentabilité pour les sociétés de transport public,
 - 2) les transports publics sont peu adaptés aux zonings (structure radiale des itinéraires et donc trajet indirect et perte de temps pour les travailleurs des zonings)

1.1.2. Opinions en Région flamande

De geïnterviewden vinden deze maatregel erg aanvaardbaar. Ook voor de werkgevers stelt dit geen problemen. De werkgeversorganisatie stelt dat de bedrijven vragende partij zijn maar vaak op een gebrek aan interesse stuiten vanwege De Lijn.

Over een samenwerkingsprotocol als een meer formele verplichting is men minder eensgezind; deze samenwerking zou toch tot stand moeten komen op basis van vrijwilligheid. Vrijwillige deelname kan gestimuleerd worden door daartoe het geschikte klimaat te creëren en door een structuur te creëren bv. een mobiliteitscentrale, waar de verschillende partijen elkaar op regelmatige basis ontmoeten.

1.2. Faisabilité

1.2.1. Opinions en Régions wallonne et bruxelloise

Opinions générales

Avis partagés :

- certains estiment la mesure faisable (dans certains zonings, une telle collaboration existe déjà);
- pour d'autres cependant, la mesure n'est pas faisable car :
 - 1) les moyens des sociétés de transport public sont limités (l'offre est actuellement déjà maximale aux heures de pointe);
 - 2) l'employeur n'est pas en mesure d'en supporter le coût.

Prise en compte de la mesure de manière plus formelle

Cette mesure pourrait être prise en compte de manière plus formelle:

- 1) dans les contrats de gestion des sociétés de transport qui devraient être revus en conséquence
- 2) dans les plans de transport d'entreprise (concertation de plusieurs entreprises d'un même zonong pour organiser cette collaboration)
- 3) dans les plans communaux de mobilité

Partenaires supplémentaires

1) La commune

pourrait, en collaboration avec la société de transport public :

- soit organiser un transport spécial vers les zonings,
- soit développer, sur le réseau urbain, un axe principal vers lequel viendrait se greffer un service de navettes pris en charge par les entreprises des zonings,
- soit intervenir à la source, au niveau de l'aménagement du territoire, lors du choix de la localisation d'un nouveau zoning.

2) Des sociétés privées de transport

Pour l'AED, cette collaboration pourrait être intéressante car les navettes privées sont moins chères (leurs frais fixes étant plus restreints) et plus efficaces (pas de temps morts).

3) La Région pourrait également collaborer

- pour encourager les solutions dans le chef des sociétés de transport public
- pour intégrer les différentes initiatives dans une vision globale de la Région

Financement

Le financement de la mesure peut intervenir à plusieurs niveaux

- 1) intervention financière de l'entreprise (navettes, achats d'abonnements, agent de mobilité)
- 2) intervention des pouvoirs publics (proposition d'une subvention publique régionale qui serait ajoutée à l'enveloppe financière destinée aux sociétés de transport public)
- 3) proposition d'un versement transport (comme en France)

Participation concrète à cette collaboration

1) Intervention de la société de transport public

- mettre à la disposition de l'entreprise toute sa spécificité d'entreprise de transport (compétence, véhicules, personnel, organisation, canaux d'information),
- proposer une tarification particulière simplifiée,
- adapter les itinéraires et les horaires,
- faciliter l'information, la vente de titres de transport sur le site, faire des opérations de promotion
- créer des lignes plans de transport,
- acheter un véhicule qui serait mis à la disposition de la commune pour desservir les zonings; de son côté, la commune organiserait les itinéraires et les horaires et prendrait en charge les frais d'exploitation.

2) Participation de l'entreprise

- dans le financement de la mesure (navette, achat d'abonnement, agent de mobilité)
- dans l'organisation d'un rabatement vers les transports publics
- dans la collaboration avec d'autres entreprises localisées dans le zoning (location d'un bus dans le cadre d'un plan de transport commun par exemple)
- dans l'information des travailleurs (campagne de sensibilisation)
- dans l'adaptation éventuelle des horaires de travail

1.2.2. Opinions en Région flamande

Het is haalbaar, maar het moet binnen redelijke grenzen blijven, bv. een shuttle tussen het bedrijf en het station, de bediening laten aansluiten op een Park&Ride.

1.2.3. Juridisch kader

Heel wat respondenten zien deze maatregel haalbaar binnen een decreet op de mobiliteitsconvenanten. Momenteel is er in het kader van de convenanten een budget om exploitatietekorten op te vangen. Tot nu wordt hier zelden gebruik van gemaakt, het is ook niet expliciet voorzien, maar het is mogelijk. De gemeente kan beslissen om hier mee in te investeren. In het buitenland – Frankrijk, Italië - zijn er voorbeelden waar de gemeente door de hogere overheid verplicht wordt om ook iets te doen aan het woon-werkverkeer op haar grondgebied.

Enkele geïnterviewden stellen voor om, bij de decretale onderbouwing van de mobiliteitsconvenanten, het bedrijfsleven als vierde gelijkwaardige actor toe te voegen.

1.2.4. Betrokken partijen en hun rol

De partijen die in zo'n samenwerkingsverband betrokken moeten zijn, zijn de actoren in de convenanten nl. gemeente, Vlaams gewest en De Lijn, met hieraan toegevoegd de bedrijven. Een aantal geïnterviewden vinden dat ook de NMBS een rol kan spelen. Ook al is de trein minder flexibel inzetbaar, maar een extra stopplaats of een hogere frequentie kan in een aantal gevallen ook een oplossing bieden.

▪ De gemeente

Een taak voor de gemeente kan zijn om de bedrijven op bedrijventerreinen samen te brengen, de verschillende partners samen te brengen of als kathalysator te dienen, ook al wordt opgemerkt dat de gemeente als schaalniveau misschien te klein is en de provincie dan weer te groot.

De Lijn vraagt van de gemeente haar taak op te nemen m.b.t. handhaving en haar verantwoordelijkheid op te nemen onder meer door het aanleggen van infrastructuur

▪ De openbaar vervoermaatschappij

Van de Lijn wordt gevraagd dat zij een aanbod uitwerkt voor de bedrijven en bedrijvzones. De taak van de openbaar vervoermaatschappij moet echter ruimer zijn dan louter lijnvoering. Naast het aanbieden van een produkt moet de openbaar vervoermaatschappij ook informatie geven over dat produkt. Ook de Lijn vindt zelf dat zij een taak heeft in de promotie van de bediening, samen met het bedrijf zelf. Verder merkt iemand op dat de openbaar vervoermaatschappij ook garanties moet geven voor de effectieve uitvoering van hun beslissingen, want dat bleek in het verleden niet altijd het geval.

Bijna alle bevestigden klagen over het gebrek aan flexibiliteit bij de Lijn om in te spelen op nieuwe vragen. Er wordt de Lijn verweten niet commercieel genoeg te zijn. Van de Lijn wordt verwacht dat zij vlot op de markt inspeelt door het ontwikkelen van nieuwe producten zoals doorgeefabonnementen, speciale tickets, het verpachten van lijnen aan privéfirma's,... Ook de Lijn ziet het als haar taak om naar de bedrijven toe te gaan en de mogelijkheden van openbaar vervoer te verkondigen, maar heeft daar momenteel geen personeel voor. De Lijn zou 'sales managers' moeten aanwerven die bijkomende mogelijkheden zoeken voor bediening, voor doorstroming op de industrieparken, voor bevoorrechte bedieningen van bedrijven, ... Als De Lijn daar geld voor krijgt, wordt er onmiddellijk mee gestart.

- De bedrijven

Het bedrijf moet input leveren aan de openbaar vervoer maatschappij over de markt, over de werknemers, hun verplaatsingen en de werkuren. De werkgever kan ook informatie geven over de bedrijfscultuur en de manier waarop de werknemers het best worden aangesproken.

Het bedrijf moedigt de werknemers aan om het openbaar vervoer te gebruiken.

Het bedrijf neemt de organisatie ter plaatse op zich: voorziet verzamelpunten, wachtaccomodatie, stemt de werkuren af, ...

1.2.5. Financiële inbreng

Alle geïnterviewden pleiten voor een vorm van gemengde financiering waarbij zowel de Vlaamse overheid (de Lijn), het bedrijf als de gemeente een deel in het zakje doen. Het wordt haalbaar als er verschillende partijen een financiële inbreng doen. De financiële haalbaarheid stijgt ook als meerdere bedrijven samen in zo'n samenwerkingsverband stappen.

Bij een verbetering van het netwerk moet rekening gehouden worden met de kosten-dekkingsgraad. Bij nieuwe netwerken betreft het meestal gebieden die nu niet bediend worden, wat belangrijke investeringen vraagt met een misschien beperkte return. Het is niet evident om een kostendekkingsgraad te realiseren die het gemiddelde benadert. De vraag is dan of het bedrijf/de bedrijven bereid zijn om een bijdrage te leveren om er een nuloperatie van te maken voor de openbaar vervoermaatschappij? Ook de Lijn vraagt dat de bedrijven zich financieel engageren. Zij stellen vast dat die bereidheid er in de praktijk het eerste jaar wel is, maar dat dit na enkele jaren financieel begint te wegen en het bedrijf zich dan terugtrekt.

De openbaar vervoermaatschappij moet budgetten hebben voor testprojecten die aanvankelijk misschien verlieslatend zijn, maar daarna wel rendabel worden. De Lijn heeft altijd zo'n budget gehad. De kostprijs wordt te hoog als er weinig mensen gebruik van maken, zonet is het zelfbedruipend.

Er wordt meermaals verwezen naar derdebetalerssystemen, onder meer het kabinet van Min. Stevaert is hiervan sterk voorstander. De gemeente komt in zo'n derdebetalerssysteem tussen in de abonnementen van de werknemers op hun grondgebied en kan deze financiële inspanning pas doen als het bedrijf 75% van het abonnementsgeld betaalt. Door de gemeenten worden de derdebetalerssystemen echter soms als stroef en onvoldoende flexibel ervaren.

1.3. Efficacité

1.3.1. Opinions en Régions wallonne et bruxelloise

Opinions générales

Les avis sont partagés :

- Pour quelques uns, la mesure est plutôt efficace mais risque de ne pas concerner beaucoup de personnes;
 - Pour d'autres, la mesure est inefficace car :
- 1) la rentabilité des transports publics ne sera pas assurée (le personnel des zonings travaille souvent en équipe et l'offre de transport public peut difficilement s'adapter à une demande qui fluctue tout au long de la journée)
 - 2) les problèmes d'accessibilité et de parkings ne se posent pas dans les zonings (l'usage de la voiture particulière est donc favorisée)
 - 3) les contraintes familiales et privées des travailleurs nécessitent souvent l'usage de la voiture individuelle

Conditions d'efficacité

Pour rendre la mesure plus efficace, il faudrait :

- 1) Prendre simultanément des mesures dissuasives vis-à-vis de l'utilisation de la voiture dans les zonings, notamment au niveau du stationnement
- 2) Maintenir la rentabilité financière des sociétés de transport public
- 3) Ajuster le réseau existant en fonction des besoins
 - en améliorant les services offerts,
 - en assurant la rapidité de l'alternative transport public
- 4) Privilégier la mesure dans des zones où les problèmes de congestion existent

1.3.2. Opinions en Région flamande

Heel wat geïnterviewden vinden dit één van de betere maatregelen omdat er gewerkt wordt aan een alternatief en er uiteindelijk het grootst aantal mensen vervoerd kunnen worden met de minste middelen. Het kabinet van Min. Stevaert hoopt dat eens basismobiliteit gerealiseerd is zo'n samenwerkingsprotocollen grotendeels overbodig zullen worden.

Opgemerkt wordt dat het effect natuurlijk des te sterker zal zijn als er tegelijkertijd inspanningen gedaan worden om het autogebruik te ontraden (fiscaal, beperking parkeerplaatsen e.d.m.). Andere inspanningen die het effect zullen verhogen is het systematisch stimuleren van de samenwerking tussen de bedrijven op een bedrijvzone.

2. Evaluation complémentaire

Faisabilité de la mesure

- Si la zone industrielle se situe à proximité immédiate d'une ligne publique d'autobus ou dans une zone à bon potentiel de déplacement, des aménagements aux lignes existantes peuvent être étudiés.
- Si ce n'est pas le cas, il faut recourir à l'organisation d'un transport spécial payé par l'entreprise par la mise en oeuvre d'un service à la demande¹⁹.

Cette mesure est faisable et existe déjà dans certains zonings, notamment en Régions wallonne et bruxelloise.

- En Région wallonne, de telles dessertes sont assurées par les TEC, mais avec un succès variable. Ainsi, par exemple, les dessertes assurées par le TEC Liège-Verviers pour le parc des Plénesses à Dison et pour le site de Liège Airport ont une fréquentation très limitée.
- En Région bruxelloise, la STIB a répondu à une demande formulée par un ensemble d'entreprises appartenant à 4 zonings industriels proches les uns des autres et localisés au Nord de Bruxelles dans le quartier du Port²⁰. Selon la STIB, l'organisation de tout le réseau pose cependant problème car ces sites ne peuvent être que difficilement traversés : les deux lignes pendulaires qui y sont organisées entraînent une augmentation de la distance parcourue par les véhicules et une perte de temps pour les usagers de la ligne, non concernés par le zoning. Ce qui se traduit par un surcoût important pour la société de transport par rapport à une rentabilité très faible.

De manière générale, le principal obstacle lié à cette mesure est la localisation des zonings en périphérie. L'implantation des zonings industriels est en effet souvent déterminée par la proximité des autoroutes et non par celle des transports en commun, ce qui va à l'encontre d'une mobilité durable.

Un autre problème est lié au financement de la mesure :

- actuellement, les sociétés de transport public ne disposent pas des moyens financiers nécessaires pour adapter leur réseau et desservir les zonings,
- de son côté, l'employeur n'est pas toujours en mesure de supporter le coût d'un service à la demande.

Une solution possible serait d'imposer, comme en France, un versement transport à toutes les entreprises de plus de 9 travailleurs. Ce versement, obligatoire dans ce pays depuis 1982, varie de 1% à 2,2% (taux maximum appliqué à Paris) de la masse salariale et a permis de financer plusieurs projets français de transports publics, notamment le développement du tramway en site propre à Grenoble et à Nantes, la modernisation des lignes de transport à Lille, un transport en commun en site propre à Strasbourg. Près de 40% des coûts du transport public en France sont désormais financés par ces versements (chiffre cité dans le projet européen LEDA).

¹⁹ Les services de bus d'entreprise qui ne sont pas organisés avec la collaboration d'une société de transport public mais relèvent de la seule initiative de l'entreprise ne sont pas repris ici dans le cadre de la mesure 8.

²⁰ Ces 4 zonings concernent 31 sociétés pour un total de 654 personnes : :
- Kemira - Bruxelles (253 personnes réparties dans 12 sociétés),
- Marly - Bruxelles (71 personnes dans une seule société),
- Tweebeeek (ex Telenorma) (38 personnes réparties dans 5 sociétés),
- Mercator Science Park - Neder over Heembeek (292 personnes réparties dans 13 sociétés)
(informations transmises par la STIB)

Efficacité de la mesure

En Région wallonne et selon la SRWT, on assiste depuis quelques années à un désengagement de plusieurs entreprises vis-à-vis du ramassage de leur personnel par le transport public. La décentralisation de certains zonings, les horaires de travail flexibles et non coordonnés au sein d'une même zone industrielle ainsi que la diversité des lieux des travailleurs limitent le succès d'une desserte par les transports publics. Actuellement, la mesure semble donc peu efficace car le nombre de clients potentiels n'est pas très important. En se référant à des enquêtes menées par les TEC, il semble qu'à peine 10% des travailleurs des zonings sont intéressés par une desserte.

En Région bruxelloise, dans les 4 zonings concentrés dans le quartier du Port, la fréquentation de la desserte organisée par la STIB est estimée à un maximum de 10% du personnel des zonings, ce qui correspond à une soixantaine de personnes. L'effet de la mesure est donc assez faible. Il faut rappeler ici que l'usage de la voiture particulière est favorisée dans les zonings puisque les problèmes d'accessibilité et de parkings ne s'y posent pas.

MESURE 9 : ORGANISATION DU COVOITURAGE

1. Synthèse de l'évaluation sur base des interviews

1.1. Acceptabilité

1.1.1. Opinions en Régions wallonne et bruxelloise

Opinions générales

La majorité des personnes interrogées en Région wallonne et à Bruxelles estiment que cette mesure est acceptable pour plusieurs raisons :

- elle est favorable à l'environnement,
- elle permet de gagner de l'espace au niveau des parkings,
- pour l'employé, cette mesure est perçue comme un service et est donc tout à fait acceptable.

Conditions d'acceptabilité

La mesure sera d'autant plus acceptable :

- si elle est introduite sur base volontaire,
- si elle est intégrée dans un plan de transport d'entreprise,
- si on prévoit des incitants pour les employeurs.

1.1.2. Opinions en Région flamande

Het organiseren van carpoolen is een maatregel die qua aanvaardbaarheid geen problemen oplevert. Ook de VLD en het VEV staan erachter; Het VEV noemt dit zelfs de meest positieve maatregel.

Eenzijds wordt vastgesteld dat de werkgevers positief staan ten aanzien van dit soort van maatregelen. Anderzijds blijkt dat er in realiteit weinig interesse is om effectief carpoolen te organiseren, tenzij in het kader van een bedrijfsvervoerplan. De werkgever ziet er te weinig het voordeel van in. De bereidwilligheid hangt, net zoals de bereidheid om een bedrijfsvervoerplan op te stellen, sterk samen met de verkeerssituatie in en rond het bedrijf. Een aantal respondenten verwijzen naar de campagne die door de Vlaamse overheid werd gevoerd om de bedrijven ertoe aan te zetten zich bij de Vlaamse carpooldatabank aan te sluiten²¹. De campagne heeft slechts enkele nieuwe inschrijvingen opgeleverd.

Iets gelijkaardig zien we aan werknemerszijde. Carpoolen als concept is uitermate aanvaardbaar, tot het puntje bij paaltje komt; dan vindt men uiteindelijk altijd wel een reden om niet te carpoolen. Bij de mensen zijn er heel wat weerstanden en psychologische drempels: persoonlijke vrijheid en flexibiliteit (flexibiliteit met de eigen wagen is de norm, ook voor het beoordelen van carpoolen), veiligheid, betrouwbaarheid, de idee van met een vreemde in de wagen zitten, ... Uit enquêtes gehouden in het kader van bedrijfsvervoerplannen blijkt dat de aanvaardbaarheid hoog is voor zover men zelf kan bestuurder kan zijn. Men wil wel zelf mensen meenemen, maar liever niet met iemand anders meerijden.

²¹ De Vlaamse overheid heeft een campagne gevoerd naar de bedrijven toe om carpoolen te stimuleren, met onder meer een gratis aansluiting gedurende het eerste jaar. Alle Vlaamse bedrijven werden aangeschreven. Slechts vier op 2 600 bedrijven hebben zich n.a.v. de campagne ingeschreven.

▪ Aanvaardbaarheid van een verplichte aansluiting?

Wij vroegen aan de geïnterviewden wat zij vinden van een verplichte aansluiting op de carpooldatabank.. Enkele politieke partijen – CVP, Agalev, SP – zien een verplichting wel zitten, meer bepaald vanuit het oogpunt van vervoersarmoede. Zonder rijbewijs of wagen heeft men vaak geen toegang tot bepaalde jobs omdat ze via openbaar vervoer niet of onvoldoende bereikbaar zijn. Carpoolen kan hiertoe een oplossing bieden. Anderen vinden een verplichting van zoiets als carpoolen een beetje absurd, vermits het nu net iets is waarin mensen zich op vrijwillige basis moeten vinden. De werkgever die carpoolen organiseert moet zijn werknemers motiveren om te carpoolen, wat niet zal gebeuren onder dwang.

1.2. Faisabilité

1.2.1. Opinions en Régions wallonne et bruxelloise

Opinions générales

La majorité des personnes interrogées en Région wallonne et à Bruxelles estiment que la mesure est faisable.

- Le point de départ serait la constitution d'une banque de données qui pourrait être accessible sur internet
 - soit sur le site de l'entreprise concernée,
 - soit sur un site approprié.

Ce premier point est tout à fait faisable au niveau de l'entreprise.

- L'organisation du covoiturage proprement dit est de son côté plus difficile à organiser à l'échelle d'une entreprise
 - soit on recourt à une aide externe à l'entreprise, par exemple une centrale locale de covoiturage comme Taxistop,
 - soit on s'organise entre plusieurs grosses entreprises afin de faciliter les listes d'appariement parmi les membres du personnel.
- La mise en place d'une flotte de voitures de service ainsi que la garantie retour à la maison devraient également être prévues.

Propositions de systèmes similaires à Taxistop

Pour la Région wallonne, deux solutions alternatives ont été proposées :

- soit la Région wallonne avec l'appui de Taxistop prend en charge l'organisation du covoiturage pour les entreprises de la Région,
- soit une centrale de mobilité est créée à Namur pour assurer l'organisation du covoiturage pour la ville ou la Région.

Mesures d'accompagnement

- Mesures de sensibilisation et de promotion
 - organiser des journées de rencontre pour faciliter les contacts entre covoitureurs potentiels
 - mener des campagnes de promotion et de sensibilisation

- Mesure juridique
 - constituer une charte pour covoitureurs afin de préciser les droits et obligations de chaque participant
- Mesures financières et fiscales
 - prévoir des incitants financiers pour les covoitureurs, par exemple l'octroi d'une prime de covoiturage
 - prévoir des mesures fiscales incitatives pour les covoitureurs et pour l'employeur :
 - la déductibilité fiscale, pour chaque covoitureur, des déplacements domicile-travail,
 - la déductibilité fiscale des frais de gestion de la cellule de covoiturage pour l'employeur
- Mesures liées à l'infrastructure
 - prévoir des facilités de parking sur les lieux de rendez-vous et sur le site de l'entreprise
 - organiser le contrôle de l'utilisation de parkings réservés aux covoitureurs (carte d'accès par véhicule et système d'amende le cas échéant),
 - prévoir sur les voiries un couloir réservé ou donner la possibilité aux covoitureurs d'utiliser les sites propres réservés aux bus
- Autre
 - - prévoir un plan de garantie retour à la maison

Obstacles au covoiturage

1) Problème fiscal

Jusqu'à présent, aucune mesure fiscale incitative n'est prévue pour le covoiturage dans la législation fiscale. Une législation fiscale appropriée devrait donc être prévue.

2) Problème de contrôle

Le contrôle des parkings réservés aux covoitureurs au sein de l'entreprise est nécessaire mais difficile à mettre en place.

3) Freins psychologiques

en particulier le symbole de la voiture personnelle

4) Un confort pas forcément équivalent

Le confort des covoiturés ne sera pas forcément identique et le porte à porte n'est plus nécessairement assuré.

5) Double contrainte horaire (pour l'aller et pour le retour)

Le covoiturage nécessite donc une certaine discipline de la part de chaque covoitureur.

6) Double contrainte de proximité (au niveau du domicile et du lieu de travail)

7) Sécurité (risque de vol et de vandalisme) pour les voitures des covoitureurs laissées aux points de rencontre

8) L'organisation du travail

L'introduction de la flexibilité des horaires au sein de l'entreprise, en particulier les temps partiels, rend l'organisation du covoiturage plus difficile.

9) Les chaînes de déplacements des travailleurs

Les contraintes de déplacements liées à la vie privée représente souvent un obstacle au covoiturage.

Conditions de faisabilité

Malgré ces différents obstacles, cette mesure sera d'autant plus faisable :

- si elle est intégrée dans un plan de transport d'entreprise
- si on crée, au niveau régional, un support externe à l'entreprise pour l'organisation du covoiturage,
- si la flexibilité des horaires (mesure 2) n'est pas appliquée dans l'entreprise,
- s'il existe une certaine convivialité au sein de l'entreprise qui favorise les contacts et la bonne entente entre les employés,
- s'il est organisé pour un maximum de travailleurs

1.2.2. Opinions en Région flamande

Iedereen is het er over eens dat dit een goedkope maatregel is. De software voor carpoolmatching is beschikbaar. Een aansluiting op een carpooldatabank kost slechts 22 000 BEF per jaar voor een bedrijf van 1000 werknemers, inclusief het up-to-date houden van de databank. Iemand merkt op dat het ook besparend kan werken vermits er minder vergoedingen voor het woon-werkverkeer moeten uitbetaald worden.

Carpoolen is ook organisatorisch zeer eenvoudig. Er bestaan standaardprocedures die zo kunnen toegepast worden. Eens aangesloten bij de carpooldatabank moet het bedrijf enkel het aangeleverde promotiemateriaal verspreiden en eventueel wat ondersteunende maatregelen nemen. De rest gebeurt buiten het bedrijf aan een lage kost. Verder moeten uiteengevallen carpoolteamsesignaleerd worden.

1.2.3. Redenen voor niet-deelname bedrijven

De geïnterviewden zijn enthousiast over de Vlaamse carpooldatabank als instrument. Het instrument moet echter ook aan de man gebracht worden. Enkel wanneer de databank voldoende carpoolkandidaten bevat kan er vlot gematched worden. De campagne van de Vlaamse overheid naar de bedrijven toe heeft slechts een handjevol nieuwe inschrijvingen opgeleverd. Nochtans was de aansluiting gedurende het eerste jaar gratis. Hoe is het gebrek aan interesse bij de bedrijven te verklaren ?

- Volgens de ervaringsdeskundigen ligt een eerste verklaring bij de **probleemperceptie** en het effectief aanvoelen van een mobiliteitsprobleem. Als het bedrijf op locatieniveau geen problemen ervaart zal het het nut van een aansluiting ook niet inzien.
- De bedrijven geven soms als argument om niet aan te sluiten **dat er al op informele wijze gecarpoold wordt**, wat voor een deel een drogreden is vermits informele carpooling geoptimaliseerd kan worden door aan te sluiten bij de carpooldatabank.
- Tegenindicatie voor carpoolen zijn de **kleine woon-werkafstanden** in Vlaanderen, daar waar carpoolen in de eerste plaats interessant is voor langere afstanden. De fiets in het woon-werkverkeer scoort in Vlaanderen ook redelijk hoog (rond de 15%). Bedrijven waarvan het personeel dichtbij woont lenen zich niet echt voor carpoolen.
- Eigenschappen van het bedrijf en de werkorganisatie laten soms geen carpoolen toe: **flexibele werkuren**, kleine bedrijfjes die wel in elkaars buurt liggen maar uiteenlopende uurroosters hebben.
- Anderen stellen zich vragen bij **de manier waarop de campagne gevoerd werd**. Zo betreft het VEV dat zij niet aangesproken werden om de campagne mee te ondersteunen, en inhoudelijk mee af te stemmen op de noden van hun leden. Zij zien dit als een gemiste kans, temeer omdat het VEV gelooft in carpooling als instrument. Ook de stad Gent benadrukt dat een brief niet voldoende is om bedrijven over de streep te trekken.

1.2.4. Begeleidende maatregelen ter ondersteuning van carpoolen

- Informatie en sensibilisering

De carpooldatabank geniet onvoldoende bekendheid. Carpoolen wordt door de meeste werknemers gewoon niet overwogen als mogelijke oplossing in het woon-werkverkeer. Daarom is een eerste taak 'informerend'. Meerdere betrokkenen zien het als een taak van de overheid om het publiek te sensibiliseren, hen gevoelig te maken voor carpoolen. Carpoolbijeenkomsten op het bedrijf, waar potentiële carpoolers kunnen kennismaken zou ook zo'n drempelverlagende activiteit kunnen zijn.

- Financieel/fiscale stimulansen

De meest respondenten wijzen op de fiscale onduidelijkheid m.b.t. carpoolen. Traject heeft ooit berekend dat een passagier-carpooler met een gemiddeld inkomen in bepaalde situaties financieel nadeel doet door te carpoolen.

De meeste geïnterviewden vinden dat de overheid carpoolen fiscaal moet stimuleren. Een mogelijkheid is dat de meerrijder ook 6BEF/km kan aftrekken. Op die manier wordt ook het controleprobleem opgelost. Anderen vinden dat niet logisch vermits het financieel voordeel inherent is aan het systeem van carpoolen zelf. Waarom zou men dan nog een extra voordeel krijgen? Een tweede mogelijkheid is dat de meerrijder het bedrag dat hij aan de chauffeur betaalt om mee te rijden kan aftrekken van zijn inkomsten. Een ander voorstel is carpooltussenkomsten vanwege de werkgever fiscaal vrij te stellen. Daarnaast wijzen meerdere respondenten erop dat de werkgever ook een financiële tegemoetkoming kan geven aan de carpooler.

- Formele verbintenis tussen carpoolers

De overheid zou een soort van standaardovereenkomst tussen werkgever en werknemer moeten ontwikkelen voor zowel de verplichtingen tussen de carpoolers als voor de werkgever om bepaalde vergoedingen uit te keren. Er is nood aan een kader voor carpoolers, ook op het vlak van verzekeringen.

- Infrastructurele maatregelen

Carpoolstroken. Alle bevroegden, op een uitzondering na, zijn overtuigd van het belang van carpoolstroken als impuls voor het carpoolen. Ze voegen er meestal aan toe dat het mogelijk moet zijn om het gebruik van de stroken op een efficiënte manier te controleren. Het experiment in Nederland, waar men uiteindelijk heeft afgezien van het gebruik van carpoolstroken, schrikt de meesten af. De meesten noemen carpoolstroken in combinatie met vrije busbanen. Een bezwaar van praktische aard is dat er voldoende ruimte moet zijn om een carpoolstrook aan te leggen of te voorzien en dat is vaak niet het geval. Tenslotte wordt ook opgemerkt dat het politieke moed kost om een rijstrook af te nemen en aan de carpoolers of de bussen toe te wijzen.

Carpoolparkings. Er zijn in Vlaanderen al een aantal carpoolparkings. Hier worden een aantal bedenkingen bij geformuleerd:

- De parkings worden te weinig gebruikt of door de verkeerde doelgroep (bv. omwonenden).
- Het gebruik van de parkings zou geëvalueerd moeten worden en de aanleg van nieuwe parkings moet voorafgegaan worden door onderzoek van de behoeften zodat ze zeker op de juiste plaats komen te liggen.

- Veel mensen weten niet dat er carpoolparkings bestaan en waar ze gesitueerd zijn. Dit moet beter gecommuniceerd en gepromoot worden
- Op de parkings die voldoende gefrekwenteerd worden moeten er meer faciliteiten komen (bewaking, wachtfaciliteiten, fietsenstalling, ontbijtmogelijkheden,...)

- Thuiskomstgarantie

Om de drempel te verlagen kan aan de carpooler de zekerheid geboden worden dat hij onder alle omstandigheden van het werk terug thuis kan geraken, een thuiskomstgarantie. Meerdere bevrageden noemen dit als een interessante manier om de drempel voor carpoolen wat te verlagen.

1.3. Efficacité

1.3.1. 1.3.1. Opinions en Régions wallonne et bruxelloise

Opinions générales

En Région wallonne, l'efficacité de cette mesure ne saurait pas encore être démontrée car les initiatives sont uniquement ponctuelles.

Un certain nombre de personnes interrogées estiment cependant que la mesure est plutôt efficace et même très efficace du point de vue d'une mobilité plus durable.

Conditions d'efficacité

Pour rendre la mesure plus efficace, il faudrait remplir les conditions suivantes.

- 1) Arriver à motiver les employés
- 2) L'insérer dans un plan de transport d'entreprise (en particulier dans les zonings)
- 3) Ne pas l'appliquer en même temps que la flexibilité des horaires
- 4) La coupler avec des mesures restrictives en matière de parking

1.3.2. Opinions en Région flamande

Uit de praktijk blijkt carpoolen niet echt aan te slaan. Dit blijkt onder meer uit de resultaten van de campagne en ook in Nederland leverden de inspanningen om carpoolen te promoten weinig op. Bij de Vlaamse bedrijven is de interesse om carpoolen te organiseren niet groot. Daarnaast is het potentieel voor carpoolen beperkt als je er de werknemers van aftrekt die psychologisch iets hebben tegen carpoolen, zij die op korte afstand van hun werk wonen en diegenen met flexibele werkuren. Vijf procent van de autogebruikers lijkt zo ongeveer het maximum haalbare.

Anderzijds wordt ook gesteld dat het effect van carpoolen uiteindelijk kwestie is van een goede afstemming te vinden tussen vraag en aanbod, een kritische massa te vinden om goed te kunnen matchen. In dat geval is carpoolen wél effectief en daarenboven ook efficiënt om dat het nu eenmaal een zeer goedkoop instrument is.

Opgemerkt wordt dat carpoolen correct gepositioneerd moet worden: het is slechts één element in een bedrijfsvervoerplan. Carpoolen zal nooit een wondermiddel zijn. Het effect kan verhoogd worden met flankerende maatregelen: parkeermaatregelen en fiscaal optreden.

2. Evaluation complémentaire

Le terme “covoiturage” désigne l’usage d’une seule voiture par plusieurs personnes. Le covoiturage constitue donc un moyen de diminuer le trafic automobile tout en conservant certains des avantages de la voiture privée.

En supposant que le covoiturage pour les déplacements domicile-travail se traduise par une augmentation du taux moyen d’occupation des voitures de 1,2 (actuellement) à 1,3 (en 2020), la FEBIAC estime que le trafic automobile domicile-travail diminuera de 3,9% entre 2000 et 2020 (Info FEBIAC, janvier 2000).

Il ressort du rapport “Carpooling system management – Literature evaluation” (Drive project, 1994), que les diverses évaluations menées en matière de covoiturage en termes d’impacts et d’efficacité amènent à des conclusions parfois très différentes.

Si certains auteurs affirment que le covoiturage constitue un complément aux transports publics et peut même conduire à une plus grande utilisation de ceux-ci, d’autres études montrent qu’une telle pratique peut affecter les transports publics en les concurrençant. Ainsi, la mise en place de systèmes de covoiturage au sein de certaines entreprises s’est traduite par une réduction de l’autosolisme, mais également par une diminution de l’utilisation des modes de transport alternatifs à la voiture (Aiuto, 1997, Bonsall et al, 1981).

Si il est vrai que la relation entre covoiturage et transport public n’est pas toujours claire, l’information traitant du sujet témoigne toutefois d’une complémentarité entre ces modes de transport qui est fonction des conditions locales.

Aux USA, le covoiturage est le moyen utilisé pour se rendre au travail par 18 à 20% des travailleurs. Ce chiffre impressionnant s’explique en partie du fait que plus de 50% des déplacements de 2 personnes se font entre membres d’une même famille.

Le potentiel du covoiturage est régulièrement évalué à travers des enquêtes auprès du public cible à qui l’on demande s’il serait prêt à covoiturer. D’une étude menée à Delft il ressort que 18.6% des déplacements pourrait se faire en covoiturage alors que seulement 5% se fait de cette façon. En Suède, il est estimé que 30 à 40% des employés utilisant leur voiture pour se rendre au travail sont des covoitureurs potentiels. En Autriche, 22 % des employés auto-solistes pourrait opter pour le covoiturage. De manière générale, le taux d’intérêt ou d’adhésion mesuré par enquête est un indicateur assez stable d’un site à l’autre : 30% des personnes seraient disposées à être covoitureurs si un partenaire convenable leur était proposé (INRETS et INRIA, 1997).

A noter cependant l’écart significatif qui existe entre les déclarations d’intentions et les inscriptions effectives. Ainsi, seulement 50% des personnes se disant intéressées sont susceptibles de s’inscrire, pour autant que le projet soit soutenu activement par l’employeur. Les possibilités d’appariement dépendront alors de différents facteurs, tels que la dispersion des flux, les horaires de travail, le nombre d’inscrits (notion de taille critique),...

Nestlé France a pris l’initiative en 1996 d’organiser un système de covoiturage pour son personnel. Divers avantages ont été proposés à ceux qui adoptaient ce mode de déplacement. A la mi-97, 550 personnes s’étaient inscrites dans le fichier covoiturage sur les 1650 salariés que compte l’entreprise. Parmi celles-ci, 125 covoitieraient régulièrement.

Disneyland Paris a suivi la même démarche un an plus tard. Sur les 1000 personnes ciblées par le projet, au bout de 2 mois, 300 étaient inscrites dans la base de données, tandis que 120 pratiquaient le covoiturage régulièrement.

Il ressort des différents projets existants que le développement du covoiturage au sein d'une entreprise implique, outre la création et la gestion d'un service de covoiturage, des primes, des facilités de stationnement ou de mise à disposition de voitures de service, des facilités d'horaires, et une forte action de sensibilisation et de promotion (CUTR, 1996, INRETS et INRIA, 1997).

Un facteur qui s'avère déterminant pour le succès de ces actions est la mise en place d'une garantie de retour, même s'il apparaît qu'une fois établie cette garantie est très peu utilisée (CETUR, 1994, Bhatt and Higgins , 1989, CUTR, 1996, Kadesh and Elder, 1990).

Si le covoiturage n'est pas LA solution permettant de régler tous les problèmes de mobilité – son impact restant minime - il contribue à réduire les effets négatifs d'une utilisation excessive de la voiture et constitue ainsi une des composantes d'une gestion rationnelle de la mobilité (CARPLUS, 1996, ICARO 1999).

MESURE 10 : DEVELOPPEMENT DU TELETRAVAIL**1. Synthèse de l'évaluation sur base des interviews****1.1. Acceptabilité****1.1.1. Opinions en Régions wallonne et bruxelloise****Opinions générales**

La mesure est acceptable d'un point de vue théorique mais ne l'est pas encore dans les mentalités.

La mesure est inacceptable pour les raisons suivantes :

- par le télétravail, le salarié glisse progressivement vers le statut d'indépendant, ce qui est difficilement acceptable pour les syndicats,
- le télétravail est inacceptable socialement car :
 - l'employé se trouve isolé;
 - la frontière entre la vie professionnelle et la vie privée n'est pas toujours facile à cerner;
 - les non-télétravailleurs risquent d'avoir un surcroît de travail au sein de l'entreprise;
 - il conduit à une dualisation sociale si on assiste à un développement anarchique du télétravail : en particulier, les femmes risquent d'être cantonnées dans cette forme de travail, comme c'est déjà le cas pour le travail intérimaire.

1.1.2. Conditions d'acceptabilité

- 1) Evolution des mentalités
- 2) Introduction de la mesure sur base volontaire
En fonction du profil des employés, certaines entreprises proposent déjà cette mesure à une partie de leur personnel (c'est le cas notamment à la CSC).
- 3) Le respect des délais pour l'employeur
- 4) Introduction de la mesure à temps partiel pour des raisons d'organisation et de maintien de contact avec l'entreprise.

1.1.3. Opinions en Région flamande

Voor de geïnterviewden is telewerken een aanvaardbare maatregel. Zij vrezen wel wat tegenkanting vanwege de **vakbonden**. Immers, de mogelijkheden om werknemers te mobiliseren voor sociale acties en hen solidair te laten opkomen worden kleiner. De vakbond wijst op het risico dat telewerkers gestresseerd zullen geraken omdat ze meer op de kwantiteit van hun werk beoordeeld zullen worden.

De attitude van de **werknemers** ten aanzien van telewerk is volgens de meeste geïnterviewden positief. De voordelen zijn tijdswinst en een beter afstemmen van werk en huishouden, gezinsleven.

Toch zijn de meeste bevroagden zich bewust van de risico's van sociaal isolement. De werknemers riskeren afgezonderd te raken door een gebrek aan sociaal contact met de collega's en aan interactie met de groep. Het vermengen van privé- en werksfeer houdt risico's in: werkproblemen komen voor een deel in de privésfeer terecht. Men kan zich afvragen of dit de individualisering van de maatschappij niet nog verder in de hand zal werken. Opgemerkt wordt dat werkvormen zoals satelietkantoren en telewerkcentra niet deze nadelen hebben.

Aan **werkgeverszijde** zou de interesse voor telewerken eerder beperkt zijn: zo'n 10% volgens enquêtes. Er is een zekere terughoudendheid, die voornamelijk te maken heeft met de angst controle te verliezen. Zowat alle bevroagden geven te kennen dat de werkgevers hier moeite mee hebben en zich willen beschermen tegen misbruiken. Vertegenwoordigers van de werkgevers geven dan ook te kennen dat de productiviteit en de controlemogelijkheden voor het aanvaarden van deze maatregel erg belangrijk zijn. Met het toenemen van de technische mogelijkheden om deze controle in te bouwen zal ook de bereidheid om telewerken in te voeren toenemen bij de werkgevers. Het zal misschien evolueren naar resultaatsverbintenissen, vormen van stukloon of betaling per prestatie. Voor kaderpersoneel en werknemers van een hoger niveau zou het eerder een kwestie van vertrouwen zijn.

1.1.4. De verwachte evolutie m.b.t. telewerken

De geïnterviewden zien op termijn veel toekomst voor telewerken. Het is in volle evolutie en er is nog heel wat potentieel. In het bedrijfsleven is hieromtrent een groeiproces bezig. Deze evolutie hangt samen met:

- de evolutie en de (dalende) prijs van de informatietechnologie en datacommunicatie, waardoor telewerken efficiënter en financieel beter haalbaar wordt.
- De toename van mobiliteitsproblemen
- Evoluties op het vlak van de organisatie van het gezinsleven: tweeverdieners en de toenemende vraag naar deeltijds werk en werkvormen die beter te combineren zijn met het gezin
- Het is nog even wachten tot de markt zich genoeg heeft ontwikkeld. Telewerkcentra en satelietkantoren zijn hier nog niet ingeburgerd, maar dit zijn zaken die spontaan vanuit privé-initiatief op de markt gebracht worden en er cliënteel vinden.

1.2. Faisabilité

1.2.1. Opinions en Régions wallonne et bruxelloise

Opinions générales

La majorité des personnes interrogées considèrent la mesure faisable à peu faisable.

Elle pourrait être introduite avec la mesure 2 (flexibilité des horaires).

Formes possibles pour le télétravail

- le télétravail à domicile pour certaines fonctions,
- l'utilisation d'un ordinateur portable pendant le temps de déplacement,

- les télécentres - très présents aux Etats-Unis - ne sont cependant pas pertinents au niveau de la Belgique car :
 - les distances ne sont pas assez grandes,
 - leur financement pose problème,
- les call centers qui proposent des services hot lines.

Conditions de faisabilité

1) Appliquer la mesure à certaines fonctions déterminées

Le télétravail est une formule intéressante notamment pour les travaux de traduction, d'encodage, l'analyse d'articles, les tâches répétitives et administratives, la création de site internet, les travaux de recherche.

2) Prévoir un cadre législatif

Il faut un cadre législatif pour fixer les conditions générales de travail, en particulier :

- le statut du télétravailleur et sa protection sociale (le Règlement général de la Protection du travail devrait être revu en conséquence),
- le contrôle du travailleur par l'employeur,
- les relations employeurs-employés.

3) Avoir un environnement adéquat à son domicile (équipement en matériel informatique)

4) Avoir un climat de confiance entre l'employeur et l'employé

5) Garder un contact régulier avec l'entreprise

6) L'obligation de résultats

7) Appliquer simultanément le télétravail et la flexibilité des horaires (mesure 2)

1.2.2. Opinions en Région flamande

1.2.2.1. Arbeidsorganisatorische en technische haalbaarheid

Er zijn geen belangrijke arbeidsorganisatorische en technische drempels te overwinnen voor het invoeren van telewerk. Technisch is het nog wachten op grotere bandbreedtesnelheden op het telefonienetwerk zodat men thuis ook zeer snel documenten kan ontvangen en verzenden.

Telewerk is niet mogelijk in alle sectoren en voor alle soorten werk. Iemand merkt op dat het een goede aanvulling vormt bij bedrijfsvervoerplannen waar de minst voor de hand liggende doelgroep nu net de hoger geschoolden zijn die wél in aanmerking komen voor telewerken. Mensen met een resultaatsverbintenis die vrij zelfstandig kunnen werken lenen zich beter voor telewerk.

Voltijds telewerken of thuiswerken zien de meesten toch ook niet zitten. Er is toch altijd een zeker vorm van overleg en contact nodig.

1.2.2.1.1. Financiële haalbaarheid

Zowat alle betrokkenen noemen de financiële drempels verwaarloosbaar. De kost is die van een modem, fax en PC. Een PC moet men toch aanschaffen, of die persoon nu thuis werkt of elders. Een draagbare PC kan op beide plaatsen gebruikt worden. Vermits de kost van de datacommunicatie zakt zal telewerken in de toekomst nog goedkoper worden.

Meerdere geïnterviewden wijzen op de financiële voordelen die verbonden zijn aan telewerken: uitsparen van kantoorruimte, minder verplaatsingsvergoedingen. Anderzijds moet de telewerker thuis ook uitgaven doen voor electriciteit en verwarming e.d. en is er een hogere transactiekost voor de onderneming vermits er meer formele overlegmomenten ingebouwd moeten worden. De vaste kost voor een telewerker zou echter lager zijn dan voor een werknemer die in het bedrijf werkt.

1.2.2.1.2. *Wettelijk kader voor telewerken*

Verscheidene bevrageden wijzen op de lacune in de wetgeving: telewerken is juridisch nog niet duidelijk omschreven.

1.2.3. **Aanmoedigen van telewerk**

Het kabinet Stevaert geeft te kennen dat de Vlaamse overheid telewerken zal stimuleren in het kader van het beheersen van de mobiliteit. Hiertoe werd reeds een pilootproject opgestart bij de administratie.

Als taak van de overheid zien de respondenten vooral het informeren, het duidelijk stellen van de voordelen van telewerken, het geven van strekkende voorbeelden van geslaagde (liefst binnenlandse) projecten, het vervullen van een voorbeeldfunctie, sensibiliseren, het laten kennen van de mogelijkheden.

Anderen vinden dat telewerken niet echt aanmoediging nodig heeft. Het is een groeiproces, iets dat automatisch volgt uit de voortgang van de automatisering.

1.3. Efficacité

1.3.1. **Opinions en Régions wallonne et bruxelloise**

La mesure apparaît plutôt inefficace du point de vue de la mobilité durable :

- l'impact est mitigé au niveau du transfert modal :
Le télétravail à temps partiel n'incite pas à l'utilisation des transports publics mais au contraire encourage le recours à la voiture car l'organisation du travail est personnelle et donc plus flexible.
- un effet pervers risque d'apparaître au niveau des déplacements :
Le télétravail à domicile peut générer d'autres types de déplacements car une voiture est désormais disponible pour les autres membres de la famille.

Pour plusieurs personnes interrogées, la mesure est actuellement tout à fait marginale. Pour que la mesure soit efficace, certains estiment qu'il faudrait obtenir une réduction de 5% de navetteurs.

1.3.2. **Opinions en région flamande**

Wat betreft de beoordeling van het effect van deze maatregel zijn de meningen verdeeld. Er valt een verplaatsing weg, dus moet er wel een effect zijn. Anderzijds stelt men zich de vraag of men de dagen dat men thuis werk de wagen niet gebruikt voor andere verplaatsingen zodat er een verschuiving optreedt.

Daarnaast wordt ook opgemerkt dat het potentieel dat in aanmerking komt voor telewerk al met al vrij beperkt is, waardoor het effect ook minder groot wordt.

2. Evaluation complémentaire

Impact van telewerken op de mobiliteit

Tele(thuis)werken is in Europa in het algemeen en in België in het bijzonder nog geen wijdverspreid fenomeen, maar het zou een groot groeipotentieel hebben. Sommige auteurs wagen zich aan verregaande voorspellingen over de opmars ervan in de (nabije) toekomst (Illegems, Verbeke & S'Jegers, 1998; Febiac, 2000). Telewerken kan een effect hebben op het tijdstip van de verplaatsingen, op het aantal verplaatsingen en de lengte ervan, en in die zin op het realiseren van duurzame mobiliteit. Daarnaast kan tele(thuis)werken ook op een andere manier een effect hebben op de mobiliteit bijvoorbeeld door kansen te creëren voor minder mobiele op een volwaardige job. Gezien de mogelijk sterke groei van tele(thuis)werken in de nabije toekomst en de mogelijke positieve effecten ervan op de mobiliteit is het belangrijk om deze evolutie mee richting te geven en te sturen in functie van de doelstellingen van het mobiliteitsbeleid. Dit vraagt voldoende inzicht in de huidige penetratiegraad van tele(thuis)werken (§.1) en in de impact die tele(thuis)werken kan hebben op de mobiliteit. De impact is afhankelijk is van de effecten van tele(thuis)werken op de vervoer- en verplaatsingspatronen (§.2) en van het potentieel van werknemers die kunnen en willen tele(thuis)werken (§.3).

1. De huidige penetratie van tele(thuis)werken

De huidige penetratiegraad en het groeiritme van tele(thuis)werken in België is moeilijk vast te stellen. Statistische gegevens zijn schaars en niet betrouwbaar (Illegems e.a., 1997; Oversteyns, 1993:52). Uitspraken over de huidige omvang van tele(thuis)werken zijn vaak gebaseerd op veronderstellingen, extrapolaties en schattingen zodat het de waarde van een voorzichtige en ruwe indicatie niet overstijgt. Daarenboven wordt tele(thuis)werken vaak op informele wijze georganiseerd en niet aan de hand van formele contracten, wat een correcte inschatting bemoeilijkt. Daarenboven zijn de cijfers gebaseerd op verschillende definities van telewerken wat de vergelijkbaarheid moeilijk maakt.

Volgens Van Hootegem (In: Oversteyns, 1993:52) is de enige bron van kwantitatieve informatie het Activiteitenverslag van de Inspectie van Sociale wetten. In 1990 stond 0.04% van de gecontroleerde werknemers geregistreerd als huisarbeider. Deze cijfers hebben slechts een exemplarisch en geen representatief karakter en zouden er enkel op wijzen dat huisarbeid in België niet zo'n grote verspreiding kent.

Tot voor kort regelde geen enkele wetsbepaling de arbeidsovereenkomst voor huisarbeid in zijn globaliteit. Intussentijd werd een nieuwe wettelijke regeling voor huisarbeid aangenomen, nl. De wet van 6 december 1996, B.S. 24 december 1996 voegt een nieuwe titel toe aan de wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten, nl. 'de overeenkomst voor tewerkstelling van huisarbeiders'.

In een studie van Illegems, Verbeke & S'Jegers (1998) wordt een schatting gemaakt van het aantal Belgische tele(thuis)werkers uitgaande van het aantal 'thuiswerkers', nl. 628 029 personen, d.i. 16,56% van de Belgische werkende populatie. De auteurs passen hier twee correcties op toe. De eerste is door het verminderen van dit cijfer met het aantal personen waarvoor thuis- en werkadres dezelfde zijn. In tweede instantie werden enkel die sectoren behouden die zich, volgens de auteurs, goed lenen voor telewerken nl. Uitvoerende, administratieve en managementfuncties, professionele specialisten, technische, verkoops en administratieve ondersteuning. Zelfstandigen werden uitgesloten. Het resultaat is een geschatte penetratiegraad van 4% Belgische tele(thuis)werkers. De auteurs noemen het zelf een ruwe benadering met enkel indicatieve waarde.

Febiac (Febiac, 2000, 7) stelt dat 77,2% van de Belgische werkkrachten in 1998 informatie(ver)werkers zijn, en dat dit aantal verder zal stijgen om in 2010 80% te bereiken. Febiac verwijst naar uitspraken van de SERV over het aantal (in)formeel (gedeeltelijk) telewerkenden, wat in België ongeveer 5% zou zijn, wat hoger is dan het Europees gemiddelde. De gemiddelde penetratie

van telewerken in Europa is volgens het Europees 'Status report on Telework' (1998) eind 1997 3,1%. Volgens dezelfde bron zou het percentage formele én informele Belgische telewerkers 5,5% uitmaken van de totale beroepsbevolking.

De gegevens uit de databank van het nationaal onderzoek verplaatsingsgedrag, België, een studie in opdracht van de DWTC die wordt afgerond in 2000 - bieden mogelijkheden om meer inzicht te verwerven in het aantal Belgische thuiswerkers in België en hun verplaatsingsgedrag ²² Hiertoe moeten bijkomende analyses gebeuren op het oorspronkelijk databestand.

Ook in *Nederland* worden zeer uiteenlopende cijfers naar voor geschoven over het huidig aantal telewerkers (Ligtermoet, 1998:84). Volgens de Barometer Telewerken, die een zeer ruime definitie van telewerken hanteert is het aantal telewerkers de afgelopen jaren toegenomen van 62 000 telewerkers in 1992 naar 80 000 in 1995. Dit betekent dat er dus weinig groei is in telewerken, aldus gebaseerd op deze tellingen (Lansman, 1995:71). De tellingen betreffen echter uitsluitend de formele telewerkers, waarvan de personeelsmanager weet dat ze telewerken. Het verkeerkundig studiecentrum spreekt eerder van 5 tot 10 000 échte telewerkers en Van Reisen (1997) komt tot ruim 40 000 telewerkers, wat 6,6,% uitmaakt van alle werknemers.

3. Effecten van tele(thuis)werken op de vervoer- en verplaatsingspatronen

Substitutie- en generatie-effecten (algemeen)

Uitspraken over de effecten van tele(thuis)werken op de vervoer- en verplaatsingspatronen spreken elkaar tegen. Immers, zoals tele(thuis)werken verplaatsingen kan voorkomen (*substitutie-effect*) kan tele(thuis)werken ook nieuwe verplaatsingen met zich meebrengen (*generatie-effect*). De wagen die de telewerker thuis laat, kan door een ander gezinslid gebruikt worden. Bepaalde vormen van tele(thuis)werken (bv. halve dagen thuis werken) houden geen vermindering van het aantal verplaatsingen of kilometers in. Kortom, het effect van tele(thuis)werken op de verplaatsingen is niet eenduidig. Cijfers over het (al dan niet positieve) effect op het verplaatsingsgedrag kunnen betrekking hebben op het spitsverkeer, de modal shift, het aantal verplaatsingen en aantal afgelegde kilometers met de wagen.

Het effect van tele(thuis)werken hangt ook samen met het verplaatsingsprofiel van de personen die gaan telewerken in vergelijking met de personen die dat niet doen. Indien de telewerkers voornamelijk gebruikers zijn van duurzame vervoerswijzen, dan zal het feit dat zij telewerken weinig effect hebben op het spitsverkeer, het aantal verplaatsingen en de lengte van de verplaatsingen met de wagen. Het zou dus zinvol zijn om de vergelijking te maken.

In een bijdrage van van Reisen & Tacken (1995) vinden we een overzicht van de verschillende mobiliteitseffecten van telematica (cf. tabel). De auteurs geven te kennen dat er nog steeds weinig empirische evidentie voor de verschillende effecten en zij benadrukken het belang. Ook in andere publicaties wordt er gewezen op het gebrek aan gegevens die de effecten van de diverse vormen van telewerken cijfermatig kunnen onderbouwen (Tacken, 1995:106).

²² In dit onderzoek werd een vragenlijst afgenomen van meer dan 7000 personen in gans België. Daarin werden onder meer vragen gesteld over de woon-werkverplaatsingen, de plaats waar men werkt (al dan niet thuis), en de beroepssituatie van de bevroagden. Er werd ook gevraagd om gedurende één dag nauwkeurig alle verplaatsingen bij te houden (motief, vervoermiddel, afstand,...).

	Effect
Direct effect	Substitutie: telecommunicatie i.p.v. verplaatsing
Indirect effecten	Impact op de tijdsordening andere activiteiten (locatie, tijd, aard van de activiteiten, flexibiliteit) Generatie: meer nood aan face-to-face-contact, over langere afstanden Langere pendeltrips Meer keuzevrijheid in vestigingsplaats voor ondernemingen
Neveneffecten ²³	Verlichting van de congestie tijdens de piekuren Stabiliteit in residentiële locaties door een vermindering van migratie tussen de regio's en een versterking van de contacten binnen de regio. Stimuleren van de latente vraag naar mobiliteit t.g.v. de verlichting van de pieken Economische groei door gemakkelijkere en efficiëntere interactie Meer nood aan mobiliteit door economische groei

Tabel 2 : mobiliteitseffecten van telematica (van Reisen & Tacken, 1995:21)

KPMG Bureau voor Economische Argumentatie (1996) schetst in een essay in opdracht van het Nederlandse Verkeer en Waterstaat de invloed van de informatiemaatschappij op verkeer en vervoer. Dit project heeft als doel de relevante ontwikkelingen voor verkeer en vervoer (voornamelijk kwalitatief) in beeld te brengen. Hun verwachting is dat zowel substitutie- als generatie-effecten zullen optreden.

Een groep van telewerkers werkt af en toe een dag thuis *als alternatief voor niet-werken*, bijvoorbeeld mensen met een fysieke handicap, studenten of huisvrouwen die thuis wat bijverdienen,... Meestal gaat het om routinematig produktiewerk, waarbij contacten met klanten niet van direct belang zijn. Deze vorm van telewerken heeft geen belangrijke invloed op de mobiliteit want het betreft mensen die anders helemaal niet werken en dus niet bijdragen aan het woon-werkverkeer of zakelijk verkeer.

Op lange termijn zullen echter *nieuwe toepassingen van telewerk* ontstaan, arbeidsrelaties, zoals virtuele jobs op zeer grote afstand zonder te verhuizen. Er zullen telewerkcentra ontstaan waar verschillende bedrijven hun werknemers laten werken. Gevolgen van deze ontwikkelingen voor de mobiliteit zijn moeilijk te voorspellen. Bij het woon-werkverkeer en het zakelijk verkeer werken de verschillende ontwikkelingen tegen elkaar in. Toepassing van telewerken kan bijvoorbeeld leiden tot een afname van woon-werk verkeer op telewerkdagen, maar er kan nieuw verkeer ontstaan in de vrijgekomen reistijd. In het algemeen zal de verbreding van de 'mentale' actieradius door de verbeterde communicatiemogelijkheden kunnen leiden tot een toename van het fysieke verkeer over grotere afstanden. Bestaande activiteiten kunnen met minder mobiliteit toe maar de nieuwe mogelijkheden om contacten te leggen zullen ook nieuwe mobiliteit genereren. De nieuwe werkgelegenheid zal vooral ten goede komen aan een groep van mensen die per auto oververtegenwoordigd is in het woon-werkverkeer. Telewerken kan voor deze groep een manier zijn om de spits te mijden of gewoon een deel van de dag thuis te werken en daarna naar het werk te rijden. Een ander risico is dat tele(thuis)werken een reden kan zijn om verder van het werk te gaan wonen of een baan te aanvaarden die verder van het werk gelegen is dan wanneer men niet de kans zou krijgen om te tele(thuis)werken.

²³ Effecten die kunnen optreden ten gevolge van de effecten van telematica en niet ten gevolge van de kenmerken van telematica zelf

Het saldo van substitutie- en generatie-effecten is moeilijk te bepalen. De auteurs geven wel aan dat er een verbreding en afvlakking van de spits te verwachten is, maar noemen het een illusie te veronderstellen dat de informatiemaatschappij zal leiden tot een belangrijke afname van verkeer en vervoer. In dezelfde studie wordt ook een opsomming gegeven van deze generatie-effecten. De meest toepasselijke voor telewerken zijn:

- Doordat efficiënter met tijd kan worden omgegaan ontstaat er meer(vrije) tijd die eventueel gebruikt kan worden voor het maken van verplaatsingen (BREVER-wet, de wet op het Behoud van REistijden en VERplaatsingen, waarin gesteld wordt dat de tijd die men aan verplaatsingen besteedt per dag een bepaalde limiet heeft).
- Onafhankelijkheid van tijd en plaats: ITC maakt het mogelijk om activiteiten op alle plaatsen en tijdstippen uit te voeren. Een verbeterde elektronische bereikbaarheid doet de binding met plaats en tijd vervagen waardoor bestaande patronen veranderen. Dit kan leiden tot meer verplaatsingen.
- ITC leidt ertoe dat reistijd nuttiger besteed kan worden. Door verplaatsingen gaat minder tijd verloren, waardoor de drempel om zich te verplaatsen lager wordt.

Becijferde effecten van tele(thuis)werken

Illegems, Verbeke & S'Jegers (1998) berekenden de mogelijke impact van telewerken op de mobiliteit aan de hand van een methode ontwikkeld door Lam en Olszewski²⁴. In deze methode wordt ervan uitgegaan wordt dat de modal split bij telewerkers dezelfde is als bij andere werknemers (wat vermoedelijk niet zo is²⁵). Omdat het gemiddeld aantal telewerkdagen per week in België niet bekend is, wordt er voor de berekening uitgegaan van 1,5 tele(thuis)werkdagen per werkweek en dit in de context van een vijfdaagse werkweek (analoog aan de situatie in Nederland). Ook de groeiratio is niet bekend. Meerdere scenario's werden berekend nl. Uitgaande van 5% en van 20 % jaarlijkse groei van tele(thuis)werken. Verder werd gebruik gemaakt van de geschatte indicatieve penetratiewaarde van 3,97% (cf. supra). M.b.t. de andere determinanten (aantal werkdagen per jaar, aantal woon-werkverplaatsingen met de wagen en met andere verplaatsingsmiddelen, ...) waren er wel gegevens beschikbaar.

Uit de resultaten van het model blijkt dat als telewerken een significant niveau bereikt, de impact op het verkeer ook significant is. Het scenario met een groeiratio van 20%, over periode van 25 jaar, geeft een penetratieniveau van 38%, wat zou leiden tot een vermindering van het aantal woon-werktrips met 11,4% per dag. Wanneer een groeiratio van 5% in het model wordt ingebracht, dan is de penetratiegraad na 25 jaar 12% en zou het aantal woon-werkverplaatsingen afnemen met 3,6%.

De auteurs geven echter aan dat deze oefening best wordt overgedaan op basis van meer accurate statistische data en noemen dit een absolute voorwaarde voor een correcte berekening van de huidige penetratiegraad, de frequentie van het telewerken, en voor een meer accurate berekening van de impact van telewerken op de congestie en de voertuigemissies.

In deze schatting van de impact van tele(thuis)werken wordt voorbijgegaan aan het feit dat de substitutie van verplaatsingen kan teniet gedaan worden door allerhande generatie-effecten.

24 Olszewski P. And Lam S.-H., 1996, Assessment of potential effect on travel of telecommuting in Singapore, In: Transportation Research Record, vol. 1552, pp. 154-160.

25 Uit een recente Nederlandse studie (Adviesdienst Verkeer en Vervoer, 1997) werd het verplaatsingsgedrag van zware IT-gebruikers vergeleken met dat van de totale Nederlandse bevolking en daaruit blijkt dat dit er sterk van afwijkt. De verschillen zijn toe te schrijven aan de verschillen in socio-demografisch profiel tussen zware IT-gebruikers en de rest van de bevolking.

In Ligtermoet (1998) worden een aantal geobserveerde effecten genoemd van telewerken. De Bruin meldt er een verkeerseffect van telewerken in twee projecten van 200 woonwerkkilometers per werknemer per week, wat zeer veel is vermits dit een zeer hoge woon-werkafstand veronderstelt en/of zeer veel thuiswerkdagen. Uit het proefschrift van van Reisen over de effecten van telewerken blijkt dat telewerkers op de telewerkdagen zo'n 88% minder woon-werkverplaatsingen maken. Bij een 'normale' telewerkfrequentie van 18% van de werktijd is dat 16% minder verplaatsingen op weekbasis en 10% kilometerreductie.

In een Nederlands experiment bij het Ministerie van transport was de vermindering in verplaatsingen en kilometers ongeveer 16%; in een tweede groep was dat resp. 10 en 14%. Het betreft hier 1 à 2 telewerkdagen per week (Tacken, 1995).

Van Reisen (1995) voerde een studie uit naar het effect van tele(thuis)werken op het verplaatsingsgedrag waarbij gebruik gemaakt werd van een panel survey. De respondenten vulden gedurende een week een dagboek in over hun verplaatsingsgedrag, en dit zowel in de periode vóór als in de periode nadat zij met telewerken waren gestart. Het betreft hier telewerkers die minder dan één dag per week telewerken. De respondenten zelf ervaren weinig veranderingen. De eerste resultaten suggereren dat telewerken op deze manier weinig impact heeft op het verplaatsingsgedrag. De globale conclusie is dat de meeste Nederlanders tot nog toe slechts een dag per week telewerken en dat alle empirische studies tot zover aangeven dat voor deze telewerkers de effecten op de uitgespaarde woon-werkverplaatsingen, hun algemeen verplaatsingsgedrag en de keuze van hun woon en -werkplaats beperkt is. De auteur vermoedt dat het effect wel duidelijk kan zijn bij meer dominante effecten van telewerken.

Febiac (Febiac, 2000, 7) doet eveneens voorspellingen over de effecten van een aantal maatregelen dagelijkse autopendel, onder meer over telewerken en besluit dat telewerken het autopendelverkeer met 8,9% doet dalen tussen 2000 en 2020. Hoe men precies tot dit cijfer gekomen is, is niet duidelijk.

In de Verenigde Staten (Zuallaert, 1994) is 'telecommuting' – thuiswerken of werken in een telecenter dicht bij huis - meer ingeburgerd als in Europa. In Los Angeles bijvoorbeeld zouden 3,3% van de ambtenaren deelnemen aan een 'telecommuting'-programma, met als effect dat er 2,4 keer minder verplaatsingen gemaakt worden door de betrokken groep van ambtenaren. De wagen zou ook meestal in de garage blijven staan op de dag dat men telewerkt en dus niet door een ander gezinslid gebruikt worden.

2. Het potentieel van tele(thuis)werken.

De globale (potentiële) impact van tele(thuis)werken op de mobiliteit wordt niet enkel bepaald door de invloed op het individuele verplaatsingsgedrag van de telewerker, maar ook door de globale massa van personen die in een systeem van telewerken zou kunnen stappen.

Dit hangt rechtstreeks samen met de mogelijkheid en de bereidheid van zowel werkgevers als werknemers om in deze nieuwe werkvormen te stappen.

Hoewel er weinig duidelijke aanwijzingen waren voor een sterke groei van het aantal tele-werkers en empirisch onderzoek naar het fenomeen zeer beperkt bleef, worden er sinds de jaren '70 hoge verwachtingen gekoesterd over (het potentieel aan) telewerken. Deze waren o.m. gebaseerd op hoge schattingen in de literatuur over de opgang van de zgn. 'informatie-economie'. Er ontstond een sfeer waarin het mogelijk leek dat binnen enkele decennia alle kantoorwerkers thuis zouden kunnen werken. In de jaren '80 vinden deze verwachtingen een nog bredere maatschappelijke ingang. Meer en meer onderzoekers gaan zich met telewerken bezighouden, wat o.a. resulteert in meer kwantitatieve inschattingen van het potentieel in Nederland. In de volgende tabel worden deze schattingen samengevat. Overigens zijn deze schattingen moeilijk te vergelijken omdat het ten eerste soms gaat om percentages en dan weer om absolute getallen, en ten tweede de termijnen verschillend zijn of geheel niet gespecificeerd.

De hoge verwachtingen betreffende telewerken worden slechts ten dele ingelost. De *maatschappelijke inbedding* van telehuiswerk wordt als een 'bottle-neck' gezien (er zijn bijvoorbeeld aan de vermenging van thuis- en werksfeer ook nadelen verbonden).

Bronnen	Schattingen
Toffler (1980)	35-50% van beroepsbevolking in 1990
TNO (1984) (geciteerd in TRC, 1994)	50% van aantal kantoorfuncties in 2010 in Nederland
PTT (1986) (geciteerd in Kok <i>et al.</i> , 1993)	600.000-1.800.000 een deel van de week telewerken in 1995 in Nederland
Weijers en Weijers (1986)	40.000-80.000 in nabije toekomst in Nederland
TNO (Meijer <i>et al.</i> , 1992)	Potentieel van 25-37% van beroepsbevolking voor minstens één dag per week

Tabel 3 : Schattingen van aantallen of percentages van telewerkers

Bron: *Toekomstbeelden in het verleden. In: De invloed van de informatiemaatschappij op verkeer en vervoer, Essay Opgesteld in opdracht van: Adviesdienst Verkeer en Vervoer, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Hoofddorp, december 1996*

In het artikel in Febiac Info (Febiac, 2000) worden ook prognoses gedaan over de groei van telwerken. Zij stellen dat telewerken op korte termijn een steile opmars zal kennen: van 5% in 2000, via 12,5 in 2005, 20% in 2010, 27,5 in 2015 tot 35 in 2020.

Werkgeverszijde

Het potentieel van telewerken is afhankelijk van het aantal Belgische werkgevers die in de mogelijkheid zijn én bereid zijn hun personeel te laten tele(thuis)werken en van de bereidheid bij de werknemers om te telewerken indien zij daartoe de kans krijgen van hun werkgever.

Bij de werkgever is er enerzijds een zekere openheid ten aanzien van deze nieuwe werkvormen, vermits het een oplossing kan bieden voor bereikbaarheids- en parkeerproblemen, werkstress, laatkomers, ruimteproblemen,... Anderzijds lijkt telewerken vooral voorbehouden aan bepaalde sectoren van tewerkstelling en types van taakinvulling en bijgevolg niet overal invoerbaar. De angst om controle te verliezen op het gepresteerde werk vormt een zeer hoge drempel voor de werkgever (Dewulf, 1995:172). Zo lezen we dat ETD-rapporten en andere bronnen (European Telework Online, 2000) systematisch bevestigen dat de belangrijkste drempel voor werken op afstand bij de attitude van de werkgever ligt en er nog veel werk aan de winkel is om 'het aangeboren conservatisme van de managers in Europa' te overwinnen.

In heel wat publicaties worden types van organisaties en categorieën van werknemers genoemd die in aanmerking komen voor telewerken. Uit een enquête bij 83 human-resources-managers van ondernemingen in het Brusselse (VUB, 1999, Ilegems en Verbeke) blijkt telewerken vooral voorin :

1. Organisaties met ervaring met flexibele werkuren en elektronische informatie- en communicatiemiddelen;
2. Ondernemingen met een groot aandeel van werknemers met een hoge scholingsgraad als bediende of kaderlid;
3. Ondernemingen waar vooral arbeid verricht wordt in teamverband en waar het werk uitgevoerd met een grote persoonlijke vrijheid;
4. Organisaties waar arbeid vooral op basis van de output wordt beoordeeld;
5. Ondernemingen die het meeste hinder ondervinden van de verkeerscongestie.

Er zijn ook lijsten beschikbaar van opdrachten, werkzaamheden en beroepen die geschikt blijken voor telewerken (SERV, 1999, p.21-22 en 53-55). Het zou in de eerste plaats gaan om beroepen met een uitgesproken freelance of zelfstandig karakter en eerder op hooggekwalificeerden betrekking hebben. Toch zouden er ook heel wat mogelijkheden zijn voor lagergeschoolden bv. in satelietkantoren, call-centra of andere vormen van mobiel werken.

Werknemers die zich goed lenen tot telewerk zouden over volgende eigenschappen beschikken (SERV, 1999, p.16):

- Sterke motivatie om te telewerken
- Zelfdiscipline en zelfstandig kunnen werken
- Flexibel kunnen werken en bereid zijn tot innovatie
- Gestructureerd kunnen communiceren
- Minder behoefte hebben aan permanent contact met anderen
- Een geschikte privé-omgeving hebben

Werknemerszijde

Vermits tele(thuis)werken bijna steeds op vrijwillige basis gebeurt, hangt het potentieel ook samen met de mogelijkheid én bereidheid van de werknemers om in te gaan op het aanbod om te tele(thuis)werken. Niet alle functies lenen zich tot tele(thuis)werk. Wat bereidheid betreft, is het beter combineren van werk en gezin aantrekkelijk, maar speelt ook de angst voor sociaal isolement en voor een vermengen van privé- en werksfeer.

Vaak worden verkeerde inschattingen gemaakt bij de invoering van nieuwe technologieën omdat men te *statisch* denkt over maatschappelijke patronen (Verkeer en Waterstaat, 1997). Zo is het vaak *impliciete gebruikersbeeld* dat van een calculerende, op efficiëntie gerichte burger en worden maatschappelijke patronen bij invoering van nieuwe technologieën constant voorondersteld. Beide aspecten zien we bijvoorbeeld sterk bij toekomstbeelden over tele-activiteiten. Zo wordt telewerken sterk opgevat als een andere manier van 'getting the job done' (functionele houding). Dat telewerken ook gepaard gaat met grote veranderingen in de bedrijfsorganisatie (bv. andere vormen van management), in de individuele werksituatie (bv. minder contact met collega's, minder zichtbaarheid binnen bedrijf) en, in geval van thuis-werken, in de gezinssituatie, blijft echter buiten beschouwing. Het niet echt van de grond komen van telewerken zou te maken kunnen hebben culturele en sociale aspecten als:

- weerstand om de bestaande managementcultuur te veranderen
- behalve 'getting the job done' heeft werk ook een sociaal-communicatieve functie
- weerstand om werksfeer en thuishfeer te vermengen.

Bereidheid tele(thuis)werken in Nederland

In een onderzoeksproject in Nederland met als titel 'De informatiemaatschappij als aanjager of substituut voor mobiliteit' werd een enquête gehouden bij 424 zware computergebruikers m.b.t. hun houding ten aanzien van flexibel werken en thuiswerken (KPMG Bureau voor Economische Argumentatie, 1996). De bevroegden zijn voor driekwart mannen, voor de helft uit de leeftijdsgroep 30-49 jaar en voor één derde jonger dan 30 jaar. De meesten (69%) werken meer dan 24 uur per week. Als zij zelf zouden mogen kiezen dan zou vier vijfden van de respondenten een deel van hun werk thuis willen doen. Het thuiswerken moet wel beperkt blijven tot een deel van de werktijd: voor 80% is de helft van de werktijd het maximum dat ze thuis zouden willen werken. Slechts 5% zou het liefst volledig thuiswerken. De bereidheid om thuis te werken neemt duidelijk toe met het opleidingsniveau.

In een studie uitgevoerd door TNO wordt gesteld dat werknemers voor tele(thuis)werken kiezen om de volgende redenen:

- Veel storingen op de werkplaats
- Aan huis gebonden zijn door handicap of ziekte

- Lange reistijden en stress door file
- Privé- en gezinsomstandigheden
- Behoeftte aan meer flexibiliteit

Bereidheid Vlaamse werknemers om te tele(thuis)werken

In opdracht van de Stichting Technologie Vlaanderen (1994) werd een enquête gehouden naar de bereidheid van de werknemers om te tele(thuis)werken (SERV, 1999). De wens om thuis te werken is groot maar velen oordelen dat hun werk of hun werknemer dit niet toelaten. Net zoals de Nederlandse zware computergebruikers zien de Vlaamse werknemers telewerken als een deeltijdse formule of een sporadisch-eens-thuis-werken en niet als een voltijdse vorm van werken.

In het verslagboek van een congres over telewerken georganiseerd door Innotek (Innotek, 1993:11) vinden we eveneens een indicatie voor de bereidheid van de Belgen om te tele(thuis)werken. Aan 4 634 Belgen werd de vraag gesteld “Als u de kans zou krijgen zou u dan uw werk thuis willen doen?” waarop drie vierden (73%) positief antwoordt. Dit bevestigt alweer dat de bereidheid om thuis te werken zeer groot is. Doorgerekend naar nationaal niveau betekent dat dat meer dan 2,5 mio mensen liever thuis zou werken.

Bereidheid Europese werknemer om te tele(thuis)werken

Rapporten van European Telework development²⁶ en Eurofound²⁷ (European Telework Online, 2000) bevestigen de sterke en groeiende interesse vanwege de Europeanen om te tele(thuis)werken en om te werken op zelfstandige basis. Zo vinden we in een Eurofound studie onder meer dat 26% van de huidige beroepsbevolking verkiest om zelfstandig te werken. De wens om thuis te werken is meer aanwezig bij diegenen die op zelfstandige basis zouden willen werken (64%) dan bij diegenen die verkiezen in loondienst te werken (43%) waaruit de auteurs concluderen dat er allesbehalve een tekort is aan mensen die bereid zijn om zelfstandig en thuis te werken.

Andere factoren die het potentieel medebepalen

Het potentieel van telewerken hangt samen met de activiteiten die de overheid onderneemt om tele(thuis)werken te stimuleren en toegankelijker te maken (fiscaliteit, wetgevende initiatieven, ...). Andere beleidsmaatregelen, zoals bijvoorbeeld invoeren van rekeningrijden, kunnen ook een belangrijke impuls geven aan het tele(thuis)werken (Illegems, Verbeke & S’Jegers, 1998, 332). De mate waarin het openbaar vervoer erin slaagt in te spelen op deze nieuwe meer flexibele werkvormen, bijvoorbeeld door het aanbieden van aangepaste produkten/abbonementen zal ook mede bepalen in welke mate telewerkers de wagen zullen laten staan. Ook de prijs en de snelheid van de datacommunicatie speelt hier een rol. Tenslotte hangt de groei van telewerken ook samen met de dynamiek in de privésector om telewerkprodukten op de markt te brengen en te promoten.

²⁶ Dit was het belangrijkste telewerk-bewustmakings en –stimuleringsprogramma van het vierde kaderprogramma.

²⁷ The European Foundation for the Improvement of Living and Working Conditions.

REFERENCES UTILISEES POUR L'EVALUATION COMPLEMENTAIRE DES DIX MESURES

- Actieradius (1998), *Vervoermanagement in de praktijk*, 6^{de} jg n°1, jan/feb '98.
- Analytics K.T.(1994), *TDM Status Report Parking Supply Management*, U.S. Department of transportation, 13p.
- Apogee Research International Ltd (1995), *A Policy Instruments Working Paper on Reducing Carbon Dioxide Emmissions from the Transportation Sector in Ontario, Canada*, 120 p.
- Baht K. and Higgins T. (1989), *An assessment of travel demand management approaches at suburban activity centers – final report*, U.S. Department of transportation, Washington, 36 p.
- CEA (1997) *Fiets in vervoermanagement*, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat Generaal voor vervoer, maart 1997, p.48.
- CETUR (1994), *Les enjeux des politiques de déplacement dans une stratégie urbaine*, Ministère de l'Equipement des Transports et du Tourisme, France, 368 p.
- CUTR (1996), *Commute Alternatives Systems Handbook*, The Florida Department of Transportation, Florida, 106p.
- Desmedt, B. (2000), Company Mobility Management in a regional context: the necessity of an integrated approach, In: *Mobility Management – Crossing borders and making regions accessible*, European Conference on mobility management (ECOMM), 17-19 mei 200, Bregenz, Austria.
- Desmedt, B.(1999), *Bedrijven en overheid pakken het woon-werkverkeer aan*, augustus 1999.
- Dewulf, G. (1995) Telework and the future demand for office space, In: F.van Reisen en M. Tacken (eds.) *A future of telework, Towards a new urban planning concept?*, Nederlandse geografische studies 189, Utrecht/Delft, pp 169-178.
- Drive project (1994), *Carpooling System Management – Literature evaluation*, 48p.
- Duff A. (1996), *Overview of Transport Demand Management at the Workplace – Paper to PTRC Conference on Commuter Plans*, Nottingham, <http://www.local-transport.detr.gov.uk/travelplans/literature/3.htm>, 2p.
- European Telework Online (2000), *A New Market for Work. Market developments and policy responses to the skills, employment and enterprise dilemma*.
- Faber O. (1998), *Green Transport Plans : The costs and Benefits to Employers – Executive Summary*, Department of the Environment, Transports and the Regions, UK, 6p.
- Febiac (janvier 2000), Info Febiac, Bruxelles
- FHWA/Comsis Corporation (1990), *Travel Demand Measures to Relieve Congestion – Executive summary*, <http://www.local-transport.detr.gov.uk/travelplans/literature/3.htm>, Washington, 1p.
- Goossens W. (1999), 'Bedrijfsvervoerplannen : geschiedenis, mogelijkheden, moeilijkheden', uiteenzetting op de studiedag Arbeid en Mobiliteit op 19 november 1999, Belgische Vereniging voor Arbeidsverhoudingen.
- Gysen Ph (1998), « *Aspects fiscaux pour l'employeur et le travailleur* » dans le Rapport du forum sur les plans de transport d'entreprise réalisé par le BRAL et Taxistop pour la journée d'information et de débats sur la gestion des déplacements, le 2 octobre 1998 au Parlement européen à Bruxelles

IBGE (s.d.), *Préservez l'environnement Mobilisez votre entreprise! Orientation pour la mise en oeuvre de plans de déplacements d'entreprise en Région de Bruxelles-Capitale*, Bruxelles

ICARO (1999), *Increase of car occupancy through innovative measures and technical instruments*, <http://www.boku.a.at/verkehr/icaro.htm>

Innotek v.z.w. (1993), *Telewerken, Proceedings van het gelijknamige congres van 15 september 1993 te Antwerpen*, Campina Media v.z.w., 127 p.

INRETS et INRIA (1997), *Les systèmes de voitures à usage partagé : Libre service, mutipropriété, car pool*, Actes du colloque du 2 juin 1997, France, 33p.

Kadesh E. and Elder L. (1990), *Guaranteed Ride Home : an Insurance Program for HOV users*, Transportation Research Record 1212, pp 73-75

Kok, A., Mante, E., en Melieste, J. (1993), 'Telewerk, de werkvorm van de toekomst?', in: *Studieblad PTT Telecom*, mei, p. 268-293

KPMG Bureau voor Economische Argumentatie (1996) 'Het einde van de collega?' In: *De invloed van de informatiemaatschappij op verkeer en vervoer*, :Adviesdienst Verkeer en Vervoer/Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Hoofddorp, december 1996

Lansman, R. (1995) Experience on telework in the netherlands, In: F.van Reisen en M. Tacken (eds.) *A future of telework, Towards a new urban planning concept?*, Nederlandse geografische studies 189, Utrecht/Delft, pp.71-75

Ligtermoet D. (1998), *Zeven jaar vervoermanagement : synthese van ervaringen Report to Adviesdienst Verkeer en Vervoer – Executive summary*, <http://www.local-transport.detr.gov.uk/travelplans/literature/3.htm>, The Hague, 1p.

Ligtermoet D. (1998), *Status: kansrijk, De ontwikkeling van vervoermanagement in Nederland, 1990-1998*, Studie in opdracht van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer, Ministerie van verkeer en Waterstaat

Ligtermoet D. en R. Sleurinck (1998), *De effectruimte van vraagbeïnvloedend mobiliteitsbeleid, eindrapport*, Ligtermoet en Louwerse bv Gouda, 87p.

Litman T. (2000), *Potential Transportation Demand Management Strategies*, Victoria Transport Policy Institute, Canada, 28p.

Litman T. (2000), *Socially Optimal Transport Prices and Markets – Principles, Strategies and impacts*, Victoria Transport Policy Institute, Canada, 47p.

Masterplan Fiets, (1997), *Evaluatierapport Masterplan Fiets*, december 1997, 136 p.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (1998), *Beleids-effectrapportage 1998. Beleids-effectmeting verkeer en Vervoer*, Nijkerk: Van de Ridder bv

Meijer, R.A.M., Wijers, T.C.M., Spoelman, E.J., en Rip, A. (1992), *Telewerk blijft maatwerk: De invoering van telewerk op grote schaal: kosten en baten en de invoeringsstrategie*, TNO-rapport

Miles, I., et al. (1985), *IT Futures surveyed (draft)*, Innovation Research Group and Science Policy Research Unit

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (1995), *De effecten van fiscale maatregelen op mobiliteit, woningmarkt en arbeidsmarkt*, Rotterdam, Hoofdrapport : 45 p, Bijlagerapport 1 : 116 p

Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer (1997a), *Wat levert het op? Een inventaris van maatregelen en hun effecten op het gebied van vervoerswijzekeuzebeïnvloeding*, Rotterdam, februari 1997, p.44.

- Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Personenvervoer, Projectgroep Masterplan Fiets (1997b), *Evaluatierapport Masterplan Fiets*, december 1997, 136 p
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat (1998), *Beleids-effectrapportage 1998. Beleids-effectmeting verkeer en vervoer*, Nijkerk : Van de Ridder bv
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat (1999), *Beleidsbrief vervoermanagement*, Den Haag.
- Misonne Delphine (2000) et Martens Marc (2000), *Remèdes juridico-institutionnels pour une mobilité durable en milieu urbain et péri-urbain : le cas de Bruxelles*, Rapport SSTC - Programme « mobilité durable », Bruxelles, 153 p
- Oversteyns, B.(1993), Arbeidsrechtelijke Aspecten van telewerk, In: *Telewerken, Proceedings van het gelijknamige congres van 15 september 1993 te Antwerpen*, Innotek v.z.w. Campina Media v.z.w., pp. 47-73.
- Politecnico di Milano (1997), *ReFlex – Deliverable D1 Review of options and experiences*, Italie, 51p.
- Pollet I. (2000), *Nationale enquête over mobiliteit van huishoudens – verslag van de eerste analyse*, Journée d'étude du 30 mars 2000, SSTC, 28p.
- Potter, Rye and Smith (1998), *Tax and Green Transport Plans*, Open University/London Transport Planning, september
- Prak P en M. Martens (1997, *Vervoermanagement op bedrijfsniveau. Een systematische analyse van maatregelen, successen en toekomstverwachtingen*, Delft, augustus 1997.
- Saleh W. and Bell M. (1997), *Models and methodologies for the assessment of innovative urban transport systems and policies options (AIUTO) – Workpackage 1.1*, University of Newcastle upon tyne transport operations research group, 41 p.
- SERV (1999), *Aanbeveling over telewerken in Vlaanderen*, Brussel, 15 september 1999, 59p.
- SET (1997), *Etude préparatoire à la définition d'un plan fédéral de mobilité durable*, Travail réalisé par le Service d'économie des transports (SET) de l'Université de Liège en collaboration avec le CIRIEC à la demande de Monsieur Michel Daerden, Ministre des transports, Rapport final, novembre 1997, Liège, 300 p
- Shoup D. (1997), *Evaluating the effects of cashing out employer-paid parking : eight case studies*, Transport Policy, Vol.4, n°4, Octobre 1997, pp. 201-216
- Shoup D. (1999), *In-Lieu Parking Fees – Draft – forthcoming in the Journal of Planning Education and Research*, Institute of Transportation Studies, University of California, 18p.
- Simoens, K.(2000), *Verdien een auto. Hoe u uw salaris kan verhogen met een firmawagen*, In: BIZZ, juni 2000, nr.8: pp105-108.
- Tacken, M. (1995) Influence of telework on spacial planning and transport, In: F.van Reisen en M. Tacken (eds.) *A future of telework, Towards a new urban planning concept?*, Nederlandse geografische studies 189, Utrecht/Delft, pp 101-107.
- Toffler, A. (1985), *De derde golf*, zevende druk, Veen uitgevers, Utrecht/Antwerpen (eerste druk 1980)
- Transport 2000 Trust (1998), *Healthy Transport –Newsletter*, <http://www.local-transport.detr.gov.uk/travelplans/literature/3.htm>, U.K., 1p.
- TRC (Telematica Research Centrum), (1994), *Telewerk, werkbaar of werkzaam? Twee visies op de toekomst*, onderdeel van TRC report series

U.S. Environmental Protection Agency (1998), *Technical methods for analyzing pricing measures to reduce transportation emissions*, Washington, 135 p.

Van Landegem P. (1994), *De potentiële markt van bedrijfsvervoerplannen, Eindrapport*, Universitaire Faculteiten St.- Ignatius Antwerpen, Studiecentrum voor Economisch en Sociaal Onderzoek. Vakgroep transport en Ruimte, Antwerpen, 143 p.

Van Reisen F. (1995) Research into the effects of telework on mobility, In: F.van Reisen en M. Tacken (eds.) *A future of telework, Towards a new urban planning concept?*, Nederlandse geografische studies 189, Utrecht/Delft, pp. 109-121.

Weijers, T. en Weijers, S. (1986), *Telework: Een overzichtsstudie naar recente trends en toekomstperspectieven*, STB-

Whitelegg, J. (1998), *Developing a company transport plan : the lessons from Pfizer – limited extracts*, <http://www.local-transport.detr.gov.uk/travelplans/literature/3.htm>, UK, 1p.

Zuallaert J. (1994), *Transport Demand Management in de Verenigde Staten. Beleid en Incentives*, Studie in opdracht van het Departement Leefmilieu en Infrastructuur van de Vlaamse Gemeenschap en de Vlaamse Stichting Verkeerskunde, Mechelen.

3.6. Publication et diffusion d'une brochure de sensibilisation

Au cours de la dernière phase de la présente recherche, l'équipe a réalisé une brochure reprenant les résultats les plus importants et ce, de manière la plus pratique possible. La version finalisée de cette brochure, en accord avec les membres du Users Group, a été publiée en français et en néerlandais, et diffusée auprès de différents acteurs socio-économiques directement concernés par la problématique de la mobilité. Seule la version en français est jointe aux annexes du présente rapport.

Cette brochure représente l'objectif ultime de la présente recherche. Pour influencer la mobilité des personnes, on peut agir simultanément sur plusieurs domaines. La brochure met ainsi en évidence, pour chacune des catégories distinguées, un ensemble de mesures susceptibles d'être mises en oeuvre dans le cadre d'une politique de mobilité durable. Elle présente également de manière très pratique les dix mesures sélectionnées et évaluées dans le cadre de la recherche.

Le travail a été réparti comme suit. Chaque partenaire a pris en charge la présentation de trois catégories de mesures et a présenté de la manière la plus pratique possible 3 (ou 4) mesures parmi les 10 ayant fait l'objet d'une évaluation.

Pour les neuf catégories de mesures, la répartition du travail a été la suivante :

- L'aménagement du territoire, la tarification, les services ont été pris en charge par l'Institut wallon.
- Les infrastructures, l'information et la sensibilisation, la télématique ont été pris en charge par Langzaam Verkeer.
- La fiscalité, la législation et la réglementation, les avantages accordés par l'employeur ont été pris en charge par l'Université de Liège.

Pour les dix mesures évaluées, la répartition du travail a été la suivante :

- La restriction du nombre de parking des entreprises, l'obligation pour les employeurs de faire payer le prix du parking à leurs employés ou de donner une prime aux employés qui n'utilisent pas de places de parking, la flexibilité des horaires de travail, l'organisation du covoiturage sont les 4 mesures analysées par l'Institut wallon.
- La mise en place de parkings vélos, de douches et de vestiaires au sein des entreprises, le télétravail, l'incitation des entreprises à réaliser des plans de transport sont les 3 mesures analysées par Langzaam Verkeer.
- L'exonération, pour l'employeur, des cotisations à l'ONSS pour les primes accordées pour l'utilisation de modes de transport durables et l'exonération d'impôt, pour l'employé bénéficiaire, du montant total de la prime, la mise en place, dans le cadre des conventions collectives de travail, de systèmes de remboursements des déplacements domicile-travail qui privilégient les modes de transport durables, la collaboration société de transport public et entreprise pour améliorer la desserte des zonings sont les 3 mesures analysées par l'Université de Liège.

Afin de diffuser l'information de la brochure auprès des différents acteurs socio-économiques directement concernés par la problématique de la mobilité, les deux versions de la brochure (en français et en néerlandais) ont été distribuées au cours d'une table ronde organisée dans les locaux des SSTC le 16 janvier 2001.

3.7. Remarques générales

Durant l'étude on a pu constater auprès des différentes parties concernées une prise de conscience et un intérêt croissant pour la problématique des trajets domicile-travail. Le besoin d'information s'est en effet manifesté à plusieurs reprises notamment au niveau de l'évaluation des mesures prises afin d'influencer les trajets domicile-travail.

Durant cette recherche les différents partenaires n'ont pas rencontré de difficulté majeure. L'éventail des réponses obtenues concernant les questionnaires nationaux et internationaux était satisfaisant et couvrait correctement les différentes mesures envisageables. La réalisation d'une seule interview dans la phase d'évaluation des mesures sélectionnées, afin de recueillir l'avis d'experts concernant les trois types d'évaluation à savoir la faisabilité, l'acceptabilité et l'efficacité, a permis d'éviter de surcharger certains experts et aussi d'augmenter sensiblement le taux de réponse.

Les nombreuses réunions entre partenaires ont permis de mettre en place une bonne cohésion et une meilleure coordination dans les diverses tâches à effectuer dans le cadre de cette étude. Les échanges de points de vue et d'expériences entre les différents centres de recherches n'ont pas manqué d'enrichir nos réflexions sur la problématique de la mobilité.

Limites de la recherche

In de loop van de studie werd besloten af te stappen van de idee expertinterviews uit te voeren om, aanvullend op de schriftelijke interviews, het databestand met bestaande en potentiële maatregelen die in het woon-werkverkeer kunnen worden ingezet te verhogen. Dit had al te zeer een overlapping betekend met de informatie die reeds via de schriftelijke weg werd verzameld.

Dit onderdeel werd vervangen door de evaluatie van een selectie van tien maatregelen uit de databank op het vlak van aanvaardbaarheid, haalbaarheid en effectiviteit via interviews met betrokkenen uit de diverse lokale, regionale en federale overheden, administraties en kabinetten, politici, vertegenwoordigers van werkgevers en werknemers en deskundigen. De onderzoeksploeg kreeg hierdoor een zeer duidelijk beeld van het algemeen klimaat in België met betrekking tot een eventuele invoering ervan, de condities waaronder deze plaats dient te vinden, de te verwachten weerstanden tegen de maatregel, de te verwachten effecten, ...

De selectie mag zeker niet opgevat worden als een waardeoordeel; het betekent niet dat deze tien maatregelen verkozen moeten worden boven de andere in de databank. Duidelijk is alvast dat een grondig onderzoek alle maatregelen in het databestand zeer zinvol zou zijn, maar ook zeer arbeidsintensief.

De keuze van de tien maatregelen is erg bepalend geweest voor de inhoud en het verder verloop van de studie. Het feit dat deze maatregelen gaan van zeer afgelijnde maatregelen zoals het plaatsen van fietsbergplaatsen tot zeer omvattende maatregelen zoals het veranderen van het wettelijk kader en komen uit zeer uiteenlopende maatregelencategorieën heeft er soms toe geleid dat de studie wat aan coherentie heeft ingeboet.

De studie doet in de eerste plaats gefundeerde uitspraken met betrekking tot de geselecteerde maatregelen. Het uitwerken van scenario's is minder minder aan bod gekomen, hoewel het overduidelijk is dat het nemen van geïsoleerde maatregelen weinig efficiënt is. Een aan te bevelen vervolg voor dit project kan zich toelagen op de studie van maatregelenpakketten en scenario's die de hoogste effectiviteit opleveren, samen een grote aanvaardbaarheid hebben in de zin dat de ene maatregel de andere doet aanvaarden en een hoge haalbaarheid hebben in de zin dat met de ene maatregel de andere gefinancierd kan worden.

Tenslotte willen we vermelden dat maatregelen op het vlak van 'verkeerseducatie' of 'opvoeding tot ecomobiliteit' essentieel zijn om het tij te doen keren naar een maatschappij die minder op de auto gefixeerd is, maar echter geen deel uitmaakten van deze studie .

4. Conclusions et recommandations

De plus en plus, il apparaît qu'une politique rationnelle en matière de mobilité ne pourra plus, comme par le passé, s'axer uniquement sur la réalisation de nouvelles infrastructures mais devra également s'orienter vers une gestion active de la demande en transport. Modifier le comportement des gens en termes de déplacements et de choix modaux constitue aujourd'hui un des objectifs à atteindre pour garantir une mobilité optimale et fiable pour tous.

Dans cette optique, notre étude s'est attachée à étudier les mesures susceptibles d'influencer les déplacements domicile-travail.

Le travail réalisé a ainsi permis de récolter une quantité importante d'informations sur les 10 mesures évaluées mais aussi de rassembler toute une série de considérations plus générales sur la mobilité et les moyens à mettre en œuvre pour modifier les comportements. Au terme de ce travail, une réflexion sur les points forts et les points faibles de la recherche a également été menée.

4.1. Des considérations générales

Outre l'information récoltée sur les 10 mesures évaluées, l'étude a permis de mettre en évidence diverses considérations émises lors des nombreux échanges qui ont eu lieu avec différents acteurs politiques, économiques et sociaux. Bien que la plupart de ces réflexions constituent des évidences pour le lecteur averti, il nous a semblé bon d'en présenter les principales conclusions.

Ainsi, il a été souligné à de multiples reprises l'importance de **l'aménagement du territoire**. En amont de toute autre mesure, celui-ci constitue un outil fondamental pour développer une politique de gestion de la mobilité cohérente et efficace. En effet, l'objectif de la plupart des déplacements étant d'accéder à un bien, un service,....., la localisation des zones d'activités (entreprises, écoles, magasins,...) et des zones d'habitat va déterminer les besoins en mobilité et influencer le choix des modes de transports qui seront privilégiés. De plus, l'aménagement du territoire peut participer, au même titre que l'urbanisme, à une redistribution plus équilibrée de l'espace entre les différents modes de transport, redistribution indispensable au développement d'une politique de mobilité durable.

Toujours dans une optique de réduction des besoins en mobilité, des mesures doivent être prises pour encourager les travailleurs à se rapprocher de leur lieu de travail. Cet objectif nécessitera la mise en œuvre d'**une politique de logement adaptée**, une revitalisation des centres villes et une réduction des droits d'enregistrements.

Une révision de la fiscalité actuelle, jugée favorable à l'utilisation de la voiture, a également été mise en avant comme moyen incontournable pour appuyer d'autres mesures en vue de modifier les comportements. Cette révision concerne bien sûr le remboursement et la déductibilité des frais de déplacement, mais elle doit également s'adresser aux voitures de société dont le nombre ne cesse d'augmenter. Seule une fiscalité plus dissuasive à leur égard permettrait d'enrayer le processus. Pour les voitures des particuliers, il est préconisé d'augmenter les taxes liées à l'utilisation des véhicules tout en diminuant celles liées à leur acquisition. En effet, ces dernières constituent des coûts fixes qui poussent celui qui s'en est acquitté à les amortir en parcourant un nombre élevé de kilomètres. Etant donné que l'automobiliste est souvent peu conscient du coût réel de ses déplacements, cette stratégie permettrait de lui donner un signal clair, quant au prix du kilomètre parcouru qui le conduise à choisir le mode de déplacement qu'il juge le plus efficient en toute connaissance de cause. Cette stratégie permettrait également une meilleure internalisation des coûts sociaux et environnementaux de l'utilisation de la voiture. La fiscalité permettrait ainsi de faire payer aux usagers une part plus importante, voire l'intégralité, des coûts économiques, sociaux et environnementaux qu'ils provoquent.

La tarification des infrastructures routières, c'est-à-dire le fait de faire payer leur utilisation, participe à cette même démarche d'internalisation des coûts. A cet égard, une attention particulière doit être portée à **la politique de gestion des parkings** aussi bien publics que privés qui constitue un outil important de gestion de la mobilité. Cette politique doit veiller à favoriser le parking des riverains et de courte durée pour ne pas tuer les centres-villes, tout en s'attachant à réduire les voitures ventouses. La mise en place des parkings relais (P&R) aux abords des villes est une des solutions à envisager. En matière de parkings privés, il convient en priorité de supprimer les règlements qui fixent un nombre minimum d'emplacements de parking. Dans cette optique, une première étape consisterait à abroger la circulaire De Saeger, toujours d'application en Wallonie et à Bruxelles, qui impose un nombre de places de parking minimum lors de la construction d'un nouvel immeuble.

Qu'il s'agisse de fiscalité, d'aménagement du territoire ou de tout autre domaine directement ou indirectement lié à la mobilité, **une mesure prise isolément aura très peu d'impact**. Convaincre les gens de changer de comportement en matière de choix modal est un processus de longue haleine qui demande la mise en œuvre d'un ensemble de mesures allant dans la même direction. Cette mise en œuvre nécessite impérativement **une coordination aussi bien verticale**, entre les différents niveaux de pouvoirs (national, régional et communal), **que transversale**, entre les différentes compétences au sein de chaque niveau. A noter également le rôle indispensable des entreprises pour la mise en place de toute une série de mesures. Celles-ci doivent donc être impliquées dans la réflexion et encouragées à jouer un rôle actif dans la mise en œuvre d'une politique de mobilité durable.

De plus, un changement significatif ne pourra être atteint que **via un savant dosage entre des mesures incitatives et des mesures dissuasives** (la carotte et le bâton). La mise en place des premières nécessiteront un financement adéquat permettant de couvrir les coûts liés à leur mise en œuvre tandis que les secondes demanderont une volonté et un courage politiques proportionnels à leur degré d'impopularité. Une différence apparaît ici entre le nord et le sud du pays. Il semble en effet qu'en Flandre, les mentalités vont dans le sens d'une meilleure acceptation de certaines mesures dissuasives. Il apparaît également que des mesures considérées comme « légères » telles la mise en place de douches, de parkings vélos, l'organisation du covoiturage, etc., pourraient aisément faire l'objet de contraintes légales. Bien que faciles à mettre en œuvre et n'impliquant pas de gros moyens financiers, ces mesures sont souvent négligées. Le fait de les rendre obligatoires éviterait qu'elles ne soient systématiquement oubliées.

Quelles que soient les mesures mises en œuvre, il est évident que leur succès en terme de transfert modal sera étroitement lié à **l'existence d'alternatives fiables à l'utilisation de la voiture**. Une attention particulière devra donc être portée à l'amélioration de la desserte en transport en commun (réseau, fréquence, vitesse commerciale,...) mais également à la mise en place de services innovants pouvant garantir une mobilité pour tous. Le projet de décret flamand sur le concept de « Mobilité de base » va dans ce sens en définissant des objectifs précis à atteindre en terme de desserte en transport public et en préconisant des solutions innovantes adaptées aux spécificités du monde rural.

4.2. Recommandations portant sur les dix mesures évaluées

L'évaluation des dix mesures sélectionnées en terme de faisabilité, d'acceptabilité et d'efficacité s'est basée sur des interviews réalisées auprès d'un vaste panel d'acteurs politiques, économiques et sociaux et sur une recherche bibliographique approfondie. Les principales recommandations issues de cette recherche sont présentées ci-dessous.

1. Incitation des entreprises à réaliser des plans de transport / Bedrijven er toe aanzetten een bedrijfsvervoerplan op te stellen

Bedrijfsvervoerplannen worden door de Belgische bedrijven bijna uitsluitend ingevoerd uit bedrijfseconomische overwegingen: omwille van ernstige parkeer- en/of bereikbaarheidsproblemen. Door de snelle toename van mobiliteitsgerelateerde problemen zal het aantal bedrijfsvervoerplannen vanzelf toenemen in de congestiegevoelige gebieden.

In België is het pleit rond de al dan niet verplichte invoering van bedrijfsvervoerplannen nog niet beslecht. Aan Vlaamse zijde is er een grote openheid naar verplichte bedrijfsvervoerplannen toe, hoewel er tegenkanting is van werkgeverszijde en vanuit liberale hoek. Deze openheid vinden we niet terug in het Waalse landsgedeelte. Een verplichting die niet in het ganse land van kracht is, zal gezien de centrale rol van Brussel veel aan impact verliezen en is daarom minder opportuun.

De noodzaak van een verplichting wordt door de voorstanders doorgaans 'negatief' gemotiveerd door te wijzen op het gebrek aan initiatief in geval van vrijwilligheid. Een aantal belangrijke argumenten stellen echter de wenselijkheid van verplichte bedrijfsvervoerplannen in vraag. Een eerste is dat een bedrijfsvervoerplan dat uit verplichting is opgemaakt minimaal zal zijn en ook weinig effect zal hebben. Een ander argument is dat een lineaire verplichting geen recht doet aan de grote verschillen in actieruimte tussen de bedrijven. Verder zal het effect van bedrijfsvervoerplannen in gebieden met weinig of geen congestie erg klein zijn. Tenslotte heeft de werkgever weinig te zeggen over het verplaatsingsgedrag van haar werknemers vermits dit behoort tot de privésfeer van de werknemer.

De verschillende argumenten in acht genomen lijkt het stimuleren van een vrijwillige deelname meer aangewezen dan een directe verplichting. Gezien de bedrijven bijna uitsluitend tot actie overgaan bij mobiliteitsgerelateerde problemen op de locatie is het beïnvloeden van de (gepercipieerde) verhouding tussen de kosten van mobiliteit en de baten van een plan noodzakelijk om het bedrijf spontaan naar een bedrijfsvervoerplan te doen grijpen als oplossing. Een visualisatie van de reële kosten van mobiliteit en de baten van een plan kan reeds tot meer interesse leiden bij een aantal werkgevers. Auto-ontradende maatregelen vergroten de kost van mobiliteit en het nut van een bedrijfsvervoerplan. Dit is een manier om de bedrijven 'indirect' ertoe aan te zetten een bedrijfsvervoerplan te maken. Het bedrijfsvervoerplan komt er in dat geval wel op eigen initiatief van het bedrijf waardoor er een draagvlak voor is. Sleutels hierbij zijn fiscale, tarifierings- en parkeermaatregelen ten nadele van de wagen.

Van de overheid verwacht men ondersteuning bij het opmaken en uitvoeren van een bedrijfsvervoerplan. Allereerst vraagt men een financiële tegemoetkoming, wat ten minste betekent dat de kosten voor het opstellen van het bedrijfsvervoerplan fiscaal aftrekbaar worden. Daarnaast moeten er wetgevende initiatieven genomen worden die het treffen van maatregelen vereenvoudigen of minder duur maken. De werkgevers verwachten ook dat de nodige know-how en inhoudelijke ondersteuning voor het opmaken en uitvoeren van het plan beschikbaar wordt gesteld.

Er is nood aan een institutioneel kader voor de sturing en de coördinatie van alles wat met woon-werkverplaatsingen te maken heeft. Het zou wenselijk zijn een soort van regionale aanspreekpunten op te richten voor de bedrijven, gemeenten en andere lokale betrokkenen voor wat betreft woon-werkverplaatsingen. Die regionale cellen moeten de bedrijven en andere actoren in de regio activeren voor het uitwerken van gezamenlijke vervoerprojecten. Zij signaleren knelpunten in de regio aan de bevoegde hogere overheid. De coördinatie kan zowel federaal als regionaal.

Belangrijk is dat initiatieven die betrekking hebben op het woon-werkverkeer pas genomen worden na overleg met de sociale partners.

2. Flexibilité des horaires de travail en entreprise

Si la flexibilité des horaires de travail peut bel et bien conduire à réduire les problèmes de congestion aux heures de pointe, son efficacité en terme de transfert modal n'est pas clair.

D'aucuns prétendent que cette mesure favoriserait l'utilisation des transports publics en permettant à chacun de mieux s'adapter à leurs horaires. Elle permettrait également de réduire les pics de fréquentation des transports publics et conduirait ainsi à une meilleure gestion de leurs ressources. Pour d'autres, elle risque de favoriser l'autosolisme, d'une part, en permettant aux employés d'éviter les heures d'hyperpointe et, d'autre part, en favorisant des déplacements lorsque l'offre en transport public est moindre.

De manière générale, il apparaît que la flexibilité des horaires de travail est plus à considérer dans une perspective économique et sociale que dans une optique de gestion de la mobilité.

3. Obligation pour les employeurs de faire payer le prix du parking à leurs employés ou de donner une prime aux employés qui n'utilisent pas de places de parking

Les parkings que l'employeur fournit à ses employés ont un coût (construction, entretien, location,...). La tarification du parking, en augmentant pour le conducteur le coût de son déplacement, va dans le sens d'une meilleure internalisation des coûts du transport. Ce surcoût devrait l'amener à reconsidérer ses habitudes de déplacement. D'autre part, le parking gratuit fourni par l'employé peut être considéré comme un avantage en nature. Or cet avantage ne profite qu'à une partie des employés, les automobilistes. La tarification des parkings ou l'octroi d'une prime aux employés n'utilisant pas de place de parking irait dans le sens d'une plus grande équité entre les travailleurs.

De nombreuses expériences témoignent du succès de cette mesure en terme de transfert modal. Ainsi, il apparaît que les plans de transport d'entreprises qui conduisent aux plus fortes réductions de l'autosolisme (entre 10 et 40%) sont ceux qui s'appuient sur une gestion active (accès limité, tarification ou prime,...) de leurs parkings.

La plus grande difficulté pour la mise en place d'un système de tarification des parkings est liée à son acceptabilité. Une différence se marque ici entre le sud et le nord du pays. En Flandre, la résistance serait moins vive pour autant que cette mesure soit compensée par différentes mesures incitatives prises dans le cadre d'un plan de transport.

L'instauration d'une prime pour les personnes n'utilisant pas de place de parking paraît plus facile à faire admettre bien que certaines résistances subsistent. En effet, tarification et prime sont considérées par beaucoup comme peu équitables à l'égard des personnes n'ayant pas d'alternative à la voiture pour rejoindre leur travail.

4. Restriction du nombre de places de parking des entreprises

Le fait de disposer ou non d'une place de stationnement à son lieu de travail est un facteur déterminant du choix modal, surtout dans les grandes et moyennes villes. De manière générale, la restriction du nombre de parkings des entreprises devrait donc s'avérer efficace en terme de transfert modal, cette efficacité étant étroitement liée à l'existence, d'une part, d'alternatives valables en matière de transport public et, d'autre part, d'une politique communale de stationnement cohérente.

Si une telle politique est considérée comme très difficilement applicable pour les sites existants, elle pourrait par contre très bien s'appliquer lors de l'implantation de nouveaux sites. De plus, il apparaît qu'elle ne peut être basée sur une règle unique et linéaire sans conduire à certaines aberrations. Il conviendrait donc de pouvoir définir un nombre de places de parking maximum relatif à un nouveau site en fonction de sa localisation, de son accessibilité mais aussi de son type d'activité.

L'application d'une telle mesure à l'ensemble du territoire belge permettrait d'éviter l'implantation des entreprises dans les communes les plus souples en matière de parking. De plus, il serait plus cohérent de l'intégrer à une politique globale d'aménagement du territoire qui localise les nouveaux sites en fonction de l'accessibilité des lieux.

En fait, cette mesure devrait avant tout amener les entreprises à entreprendre une gestion active de leur parking et de la mobilité de leurs employés et de leurs visiteurs.

5. Mise en place de parkings vélos, de douches et de vestiaires au sein des entreprises

Stimulieren van het fietsgebruik in het woon-werkverkeer – het inrichten van fietsbergplaatsen, douches en kleedruimtes voor fietsers in de onderneming

Het enorme fietspotentieel in België verrechtvaardigt doorgedreven inspanningen om het functioneel fietsgebruik te stimuleren. Dit vraagt gecoördineerde inspanningen op meerdere beleidsterreinen, beleidsniveaus én op de locaties zelf. Geïsoleerde maatregelen tonen weinig direct effect op het verplaatsingsgedrag.

De belangrijkste maatregelen om het functioneel fietsen te stimuleren situeren zich op het vlak van infrastructuur en financiële incentives (en een goede communicatie ervan), ondersteund door een auto-ontradend beleid. De genomen maatregelen moeten tegelijkertijd imago-versterkend werken, d.w.z. duidelijk maken dat de fiets een volwaardige plaats inneemt in het verkeer, op de werkplaats, in de fiscaliteit,...

Vooreerst moeten weg- en locatiebeheerders op alle niveaus investeren in veilige en aangename fietsroutes en in fietsparkeerplaatsen. Het is aangewezen hierrond samenwerkingsstructuren op te zetten die de complementariteit tussen de betrokken bevoegdheidsniveaus, bedrijven of organisaties en openbaar vervoermaatschappijen verzekeren, met het oog op goede routes van deur tot deur en de vlotte combinatie van fiets met openbaar vervoer. Dit zou systematisch aan bod moeten komen bij de mobiliteitsconvenants, als ook de bedrijven hier als partner zouden optreden.

Het inrichten van kleedruimtes en douches is enkel aangewezen in ondernemingen waar veel langeafstandsfietsers zijn. Fietsenstallingen zijn wel elementair. Een beveiligde fietsenstalling is een kleine maatregel die aan de bedrijven kan worden opgelegd bij nieuwbouw of verbouwwerken, gezien de lage kost en de geringe weerstand. Een verplichting kan worden ingebouwd als voorwaarde voor het bekomen van een bouwvergunning, via een omzendbrief aan de gemeenten, via de mobiliteitseffectenrapporten (Mober),... Duidelijk is dat de gemeente hier een rol zal moeten spelen. Minimaal is dat de gemeenten fietsinfrastructuur aanpraten bij de bedrijven in de gemeente, in het bijzonder wanneer deze (ver)bouwen of zich herlocaliseren via het aanbieden van informatie over leveranciers, kostprijs, e.d.m. en/of door een persoonlijk bezoek van de mobiliteits- of fietsambtenaar.

Het verschaffen van een informatiepakket over wat de bedrijven kunnen ondernemen om het fietsen van en naar het werk te stimuleren is geen overbodige luxe.

Wat betreft financiële stimulansen zette de federale overheid een eerste stap met de belastingvrije fietsvergoeding tot 6 BEF per kilometer, maar de toekenning ervan hangt af van de goodwill van de werkgever ... Een studie naar het effect van deze maatregel is wenselijk. Het fiscaal aantrekkelijk maken van het aanbieden van een fiets-van-de-zaak kan een reële stimulans zijn voor het fietsgebruik in het woon-werkverkeer en voor het zakelijk verkeer over korte afstand. Het koppelen van voordelen aan het op fietsafstand wonen van het werk is een waardevolle denkpiste die nader onderzoek vraagt.

Hoewel het wenselijk is een evenwicht na te streven tussen push- en pullmaatregelen stellen we vast dat het ondersteunende auto-ontradende beleid, dat de werknemers die op fietsbare afstand van het werk wonen tot fietsen moet aanzetten, tot op heden grotendeels afwezig blijft.

6. Mise en place, dans le cadre des conventions collectives de travail (CCT), de systèmes de remboursement des déplacements domicile-travail qui privilégient les modes de transport durables

Les CCT représentent un outil important pour contribuer à une meilleure mobilité car c'est au niveau de ces CCT que les systèmes de remboursements pour les déplacements domicile-travail sont négociés. Une telle négociation au niveau des entreprises est tout à fait réalisable mais risque d'être difficilement acceptable si on touche aux acquis de la voiture. Cependant, pour être efficace, une politique de mobilité durable devra nécessairement s'accompagner de mesures contraignantes visant à décourager l'usage de la voiture, même si ces mesures sont impopulaires.

Un autre point de vue défendu par certaines personnes interrogées est de supprimer tous les remboursements domicile-travail en considérant ces types de déplacement comme une affaire privée. Cette suppression pourrait être efficace du point de vue de la mobilité durable selon une étude menée aux Pays-Bas, en particulier pour les distances supérieures à 30 km²⁸.

Pourquoi donc ne pas recommander le système suivant qui permettrait de combiner ces deux opinions?

- Jusqu'à une certaine distance du lieu de travail (par exemple 30 km), on pourrait, dans le cadre des CCT, négocier pour l'ensemble du secteur privé la suppression des deux conditions (de revenu et de distance) pour les remboursements des déplacements domicile-travail effectués en transport public (train ou bus-tram-métro). En attendant que cette mesure générale soit appliquée, on pourrait déjà négocier la suppression de ces deux conditions dans des CCT sectorielles, comme c'est déjà le cas partiellement dans certains secteurs. Pour les déplacements domicile-travail effectués en voiture particulière, on pourrait dans le cadre de CCT diminuer, voire même supprimer les remboursements. Ce qui permettrait de financer l'augmentation des remboursements liés aux modes durables.
- Au delà de cette même distance (par exemple 30 km), on pourrait envisager de supprimer tous les remboursements des déplacements domicile-travail (quel que soit le mode utilisé). Ainsi, les employés prendront mieux conscience du coût réel de leurs déplacements et seront incités à choisir un logement plus proche de leur lieu de travail.

Pour que cette mesure soit efficace et induise un transfert modal, il sera cependant nécessaire d'offrir à tous les travailleurs une bonne alternative à la voiture individuelle.

²⁸ Cf. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 1995, *De effecten van fiscale maatregelen op mobiliteit, woningmarkt en arbeidsmarkt*, Rotterdam, Hoofdrapport, p. 24.

Il faudra aussi prévoir des mesures fiscales accompagnantes. Actuellement, en cas de remboursements des déplacements domicile-travail, une exonération fiscale est prévue pour un montant de 6 000FB par an maximum et cette exonération d'impôt s'applique quel que soit le mode utilisé (et donc aussi pour les automobilistes).

Dans le cadre d'une politique de mobilité durable, l'augmentation des remboursements pour les déplacements domicile-travail qui s'effectuent avec un mode de transport durable (à prévoir dans le cadre de CCT), devrait s'accompagner d'une exonération fiscale pour le total du montant remboursé. Dans sa déclaration de politique fédérale du 17 octobre 2000, le gouvernement s'engage dans cette voie puisqu'il y déclare que « Le remboursement par l'employeur des frais du transport public n'est plus considéré comme un avantage de toute nature ».

Pour décourager l'usage de la voiture, les remboursements éventuels pour les déplacements en voiture particulière devraient de leur côté être soumis à l'impôt dans le chef du travailleur, comme tout autre revenu.

7. Exonération, pour l'employeur, des cotisations à l'ONSS pour les primes accordées pour l'utilisation de modes de transport durables et exonération d'impôt, pour l'employé bénéficiaire, du total de la prime

Pour améliorer la mobilité, les employeurs pourraient octroyer des primes à leurs travailleurs qui choisissent une mobilité plus durable (par exemple, ceux qui pratiquent du covoiturage, ceux qui viennent travailler à vélo ou à pied, ceux qui n'utilisent pas le parking de l'entreprise ou ceux qui déménagent et se rapprochent de leur lieu de travail). De manière générale, ce système de primes pourrait être prévu, soit dans un accord sectoriel, soit au niveau de l'entreprise.

Pour rendre ce système de primes plus attractif et donc acceptable, il est recommandé de prévoir une exonération de cotisations sociales pour l'employeur (ce qui n'est pas le cas dans le système fiscal actuel) et une exonération d'impôt pour l'employé du montant total de la prime accordée (au lieu de l'exonération maximale actuelle de 6 000 BEF).

En tant qu'avantage fiscal, cette mesure est tout à fait acceptable, aussi bien au niveau des employeurs que des employés. Comme toute mesure fiscale, cette mesure devrait être prise au niveau fédéral et nécessiter une réforme fiscale. Elle devrait donc mettre un certain temps pour être réalisée mais est tout à fait faisable, moyennant une certaine volonté politique.

Cette mesure pourrait accompagner la réalisation des plans de transport. Elle permettrait d'encourager la réalisation de tels plans grâce à l'incitant financier qu'elle procure, tant pour l'employeur que pour l'employé.

8. Collaboration société de transport public et entreprise pour améliorer la desserte des zonings

La collaboration entre la société de transport public et les entreprises pour améliorer la desserte des zonings est une mesure tout à fait acceptable et réalisable. Elle est préconisée par un certain nombre de personnes interrogées dans le cadre de notre étude, en particulier en Région flamande. Cette mesure devra être prise au niveau communal.

Si les sociétés de transport public assurent déjà la desserte de certains zonings, son succès diffère cependant selon les zones desservies. Mais le principal obstacle lié à cette mesure est la localisation des zonings en périphérie.

Pour rendre la mesure efficace, il faudrait que les nouveaux zonings soient désormais localisés à proximité d'un réseau de transport public. Lors d'un déménagement ou lors de l'implantation d'un nouveau zoning, il faudrait en tenir compte.

La commune pourrait intervenir comme troisième partenaire dans cette collaboration en intervenant à la source au niveau de l'aménagement de son territoire, lors du choix de la localisation d'un zoning. Elle pourrait également intervenir partiellement dans le financement du service offert. Cette collaboration à trois partenaires pourrait être prévue dans le cadre des contrats de mobilité, comme c'est déjà le cas en Région flamande depuis janvier 2000.

La mesure sera plus efficace si le nombre de clients potentiels est important ou si le zoning industriel est localisé dans une zone à forte congestion de trafic.

L'efficacité de la mesure sera également accrue si on prend des mesures complémentaires visant, d'une part, à décourager l'usage de la voiture particulière dans les zonings, notamment au niveau du stationnement (en limitant par exemple les places de parking) et, d'autre part, à favoriser le transport intermodal en rendant par exemple les frais de parking de dissuasion déductibles pour les employés et en incitant les sociétés de transport public à proposer certains services aux entreprises des zonings à des prix avantageux.

9. Organisation du covoiturage.

Largement pratiqué aux USA, le covoiturage commence à se développer en Europe. Ainsi en Belgique, la plupart des acteurs interrogés se disent favorables à l'organisation et la promotion d'un tel système. Tout le monde s'accorde sur le fait que la procédure est assez simple à mettre en place et bon marché.

Il apparaît clairement que les travailleurs constituent le premier public cible d'un tel système. En effet les déplacements domicile-travail, de par leur destination commune et leur régularité, se prêtent particulièrement bien à la mise en place d'un système de covoiturage. Les entreprises ont, dans cette optique, un rôle clé à jouer. En effet, le succès de la mise en place d'un service de covoiturage implique des mesures d'accompagnement telles des primes, des facilités de stationnement, ..., et une forte action de sensibilisation et de promotion au sein des entreprises.

Si le covoiturage n'est pas LA solution permettant de régler tous les problèmes de mobilité, il contribue à réduire les effets négatifs d'une utilisation excessive de la voiture et constitue ainsi une des composantes d'une gestion rationnelle de la mobilité qu'il convient de ne pas négliger.

10. Développement du télétravail / Telewerken

In een politiek van duurzame mobiliteit wordt aan het actief promoten van telewerken geen hoge prioriteit toegekend, onder meer omwille van de onduidelijke mobiliteitseffecten en de bestaande weerstanden aan werkgevers- en aan vakbondszijde. Individuele werknemers zien er vaak de voordelen wel van in, vooral voor wat betreft het beter op elkaar afstemmen van privéleven en werk.

De overheid kan wel de randvoorwaarden scheppen om telewerken mogelijk te maken en te faciliteren, en pogen om hierbij garanties in te bouwen voor een positief mobiliteitseffect. In de eerste plaats is er nood aan een verfijning van het juridisch kader. De overheid kan telehuiswerken fiscaal aantrekkelijk maken, bv. door belastingvrije vergoeding mogelijk te maken en aftrekmogelijkheden te voorzien voor de inrichting van de thuisplek, voor computer, modem, printer e.d. voor het energieverbruik thuis, ... Een wezenlijke vermindering van de kost van communicatie in het algemeen en internetgebruik in het bijzonder kan impulsen geven aan het tele(thuis)werken. Tenslotte moeten ook de openbaar vervoermaatschappijen inspelen op deze en andere nieuwe werkvormen met flexibele abonnementen om een overstap van openbaar vervoer naar de wagen te voorkomen.

Wil de overheid toch een actieve rol opnemen in het promoten van telewerken dan kan dit best via pilootprojecten, het tonen van succesvolle voorbeelden en door het potentieel van telewerken - besparing kantoorruimte, motiverend vermogen, afstemmen werk en gezin, productiviteitsstijging en het afstemmen van inzet op de werkpieken - in het licht te stellen.

De denkpiste om flexibel werken en tele(thuis)werken in het bijzonder te promoten bij bedrijven met plannen voor kantoorinnovatie of met verhuisplannen is het verkennen waard.

4.3. Conclusion générale de l'étude

Par le biais de différents canaux (questionnaires, études de cas, interviews, recherche bibliographique, ...), la présente étude a permis de récolter une quantité importante d'informations liées directement ou indirectement aux déplacements domicile-travail. Cette information a conduit à l'élaboration d'une base de données reprenant 145 mesures susceptibles d'influencer les déplacements domicile-travail, à l'évaluation de 10 de ces mesures et à la rédaction et la diffusion d'une brochure de sensibilisation à l'intention des décideurs dans le domaine de la mobilité.

Les 10 mesures qui ont fait l'objet d'une évaluation en terme d'acceptabilité, de faisabilité et d'efficacité dans le cadre de cette étude ont été sélectionnées de manière à couvrir différentes compétences (aménagement du territoire, fiscalité, infrastructures, ...), différents niveaux de pouvoir (entreprise, commune, région, ...), différents types de mesures (incitatives et dissuasives), différents objectifs (réduction de l'utilisation de la voiture, réduction de la pollution, ...), différents types de déplacements (les déplacements domicile-travail, les déplacements en général, ...). Cette façon de procéder constitue à la fois un atout et un inconvénient de cette étude.

D'une part, la recherche a ainsi pu exploiter des domaines très variés et rendre compte de la nécessité d'intégrer la mobilité à l'ensemble de ces domaines.

D'autre part, force est de constater que les 10 mesures évaluées forment un ensemble assez hétéroclite. Ainsi, des mesures de très grande envergure ont côtoyé des mesures beaucoup plus légères qui ont toutes été traitées de la même façon. Ceci a constitué une difficulté pour le processus d'analyse, mais également pour la lisibilité de l'étude vis-à-vis de l'extérieur.

Si les résultats de cette étude s'avère très intéressants en terme de connaissance des 10 mesures évaluées, le fait d'avoir dû se limiter à ces 10 mesures donne un « petit goût de trop peu ». En effet, d'autres mesures répertoriées dans la base de données mériteraient d'être analysées et évaluées en profondeur. Il conviendrait donc de pouvoir poursuivre dans cette voie lors de projets futurs qui intégreraient l'expérience acquise lors de cette recherche.

Un point fort de cette étude réside certainement dans les ponts qu'elle a permis de jeter entre la recherche, d'une part, et les acteurs de terrain, d'autre part. L'apport de ces derniers, sollicités à maintes reprises, s'est avéré essentiel pour l'avancement de la recherche. De même, les réunions avec le users group organisées régulièrement ont assuré la bonne marche du projet et ont contribué à son succès.

Si la diffusion des résultats obtenus est déjà assurée par la publication de la brochure, l'élaboration d'un outil interactif permettant une consultation *on line* de la base de données qui serait régulièrement mise à jour et étoffée de nouvelles données constitue une piste à explorer pour permettre une exploitation encore plus efficace de ces résultats.