

Trente ans après l'âge d'or du tout-automobile, les déplacements professionnels se conjuguent désormais avec la préoccupation environnementale. Comment rationaliser le trajet domicile-bureau ? Une mobilité durable en entreprise est-elle possible ? Bouger autrement, une chimère ou un défi à portée de chacun ?



PHOTO ALAIN DEWEZ

La voiture est aujourd'hui une routine avec laquelle les individus se sont construits leurs déplacements. D'ailleurs, les sondages sont éloquentes : deux tiers des individus imaginent aisément des alternatives à l'automobile mais seuls quelques-uns sont prêts à s'en passer. Un chiffre suscite pourtant la réflexion : plus de 300.000 nouvelles immatriculations ont été réalisées en Belgique en 2008. Sur ce nombre, une majorité concerne des véhicules de société. Les embarras de circulation ne sont pas seulement gênants pour les automobilistes coincés dans les embouteillages. Ils représentent également un coût pour l'entreprise : à la fois indirect - par la fatigue et la nervosité occasionnées, par les absences et retards des travailleurs, voire ceux des clients et fournisseurs qui peinent à accéder au siège de la société - et direct, par l'obligation par exemple de construire des places de parking supplémentaires. Il y a quelques années, le constat de ces coûts et la montée du débat de société suscité par l'engorgement des routes ont poussé une poignée d'entreprises à prendre à bras-le-corps le problème de la mobilité professionnelle. La Wallonie, si elle voit poindre les problèmes ci et là, reste encore relativement épargnée par le phénomène. A Bruxelles et en Flandre, en revanche, les initiatives sont nombreuses. Ont initié le mouvement : les

banques (toutes, quasiment, possèdent déjà leur plan de mobilité) et les entreprises dont l'activité est la vente de mobilité... Depuis plusieurs années, les pouvoirs publics initient des plans de mobilité qui visent à promouvoir les transports alternatifs à la voiture et à redéfinir les besoins de déplacements pour motifs professionnels. Ainsi, au niveau fédéral, il est prévu que chaque entreprise privée et publique employant plus de 100 personnes doit fournir un diagnostic de la mobilité de son personnel indiquant, entre autres, les moyens de déplacement utilisés par chaque employé et les kilomètres parcourus.

LA VOITURE POUR 70% DES DÉPLACEMENTS

Né aux États-Unis, le concept de plan de déplacements d'entreprise (PDE) ou d'administration (PDA) a été introduit en Europe via les Pays-Bas à la fin des années 80. Pour l'essentiel, il s'agit de réduire autant que possible l'usage de la voiture individuelle dans les déplacements professionnels, mais surtout dans les trajets domicile-travail. Sur ce créneau, la voiture est ultradominante, avec 70 % du total des kilomètres-passagers en moyenne nationale. « Or ce déplacement est crucial dans les politiques de transport, dans la mesure où il conditionne

les autres mouvements de la journée. Un salarié qui va au travail en voiture l'utilisera forcément aussi pour faire ses courses ou déposer ses enfants à l'école », remarque Pierre Arnold, chargé de projet au Centre d'étude interuniversitaire de la mobilité (Ciem). Pourquoi est-il souhaitable pour une société de gérer les déplacements de ses employés? « Il y a trois raisons », répond Pierre Arnold, conseiller scientifique du CIEM. *Le management interne, l'image de l'entreprise et le gain financier qu'elle en retire souvent* ». La promotion des transports publics, le covoiturage, l'encouragement à prendre le vélo, les navettes d'entreprise et l'organisation des parkings sont quelques-uns des moyens à mettre en œuvre dans un plan de mobilité. Souvent l'entreprise propose des places de parcs. Elle subventionne par conséquent le déplacement en voiture, mais elle ne le fait pas avec les transports alternatifs. Les enjeux climatiques urgents, les véritables transhumances quotidiennes liées aux activités économiques et sociales, la concentration croissante des sites d'activités professionnelles, mais également des obligations légales de plus en plus ciblées obligent désormais toutes les entreprises à anticiper et organiser une gestion différente des déplacements de leurs collaborateurs. Pour ce faire, les grandes entreprises se dotent de spécialistes taillés sur mesure : les « coordinateurs mobilité » ou « corporate mobility managers ».

Intermédiaires entre la direction et les employés, les syndicats et les pouvoirs publics, ces « Messieurs Propres » gèrent l'ensemble des compétences liées à la mobilité, de manière à définir une stratégie d'ensemble cohérente. Sans considérations partisans. « Ceci implique non seulement des choix en matière de parc et d'utilisation automobile, mais aussi de partenariat avec les structures publiques de transport, d'aménagement des sites, de connaissance des transports alternatifs, de sensibilisation des collaborateurs », confie Bernard Dehaye, coordinateur Mobilité et Développement Durable chez Dexia Banque et, passablement, directeur du Groupe de recherche et d'action des cyclistes quotidiens (Gracq). Intégré au département des ressources humaines, Bernard Dehaye met tout en œuvre pour inciter ses collègues à fonctionner différemment pour rejoindre leur lieu de travail. « Changer des habitudes ne se fait pas en un clin d'œil, concède-t-il. C'est un processus à long terme qui s'évalue après plusieurs années. Dans le cas des plans de déplacement, il faut aussi qu'existe une communauté d'intérêts entre l'employeur et les salariés ». Persuader ces derniers d'emprunter les transports en commun, de marcher, de pédaler ou de pratiquer le covoiturage n'est pas une mince affaire. C'est pourquoi, Dexia Banque a développé un plan de mobilité durable, mis en œuvre sous forme d'une convention collective de travail, favorisant le recours aux transports en commun par ses collaborateurs via le remboursement de 100%

des frais liés à leur usage pour les trajets domicile-travail. Mais aussi par une intervention financière dans le déplacement entre le domicile et la gare, une indemnité spécifique pour les piétons et les cyclistes, la possibilité pour les employés de prester une semaine de 4 jours et de « télétravailler » à domicile ou dans un bureau satellite, ainsi que la localisation volontaire des bâtiments de Dexia à proximité immédiate des gares et de stations de métro. « Le jeu en vaut la chandelle », souligne-t-il. *Aujourd'hui, 80% des salariés se déplacent autrement qu'en voiture jusqu'à nos sites bruxellois. Sachant qu'un embouteillage se joue à 10 % de véhicules en plus ou en moins sur une route, on peut parler de progrès considérable. Quant aux salariés, ils économisent du stress et de l'argent* ». Les autres banques, Alcatel, Altran, Colruyt se sont, entre autres, également laissés tenter. Chez Siemens, c'est une batterie de mesures drastiques qui a volontairement été mise en place. Ce sont en effet le CEO et le directeur financier qui, en juillet 2002, ont demandé au facility manager, Roland De Coninck, de réfléchir à la problématique de la mobilité. Pour chaque établissement Siemens, l'intranet reprend un vaste plan d'accessibilité comportant tous les trajets, lignes et horaires des différents compagnies de transports publics. A Bruxelles, Siemens a conclu un accord avec Cambio, une organisation pour la promotion et la mise en œuvre du car-sharing. Et différents établissements Siemens sont déjà équipés comme des bureaux satellites.



LE PROBLÈME DE TOUCHER AU STATUT DES GENS

Pour le moment, l'approche dominante en Belgique est celle du volontariat. La voiture de société étant profondément ancrée dans la culture de la réussite. « Ce sont surtout ces types de changement qui rencontrent de l'opposition », remarque Bernard Dehaye de Dexia Banque. *On touche au statut des gens. Un point parfois sensible, cela se comprend. Nos idées concernant la mobilité et le travail sont aussi très conservatrices. Cela passe donc par un énorme travail d'information et d'accompagnement* ». Mais la voiture, seule, n'est pas la clé du problème. « Peut-être faudrait-il revoir la fiscalité sur le travail ou envisager des formules alternatives au véhicule de société, comme, par exemple, la possibilité de pouvoir se loger plus prêt de son lieu de travail en bénéficiant d'une aide de son employeur pour l'achat ou la location d'un logement », suggère Bernard Dehaye. En soulignant que les solutions aux problèmes de mobilité exigent des actions sur toute une série de paramètres (aménagement du territoire, système de taxation, etc.). Et il n'est pas impossible d'aller plus loin : aux Pays-Bas, les PDE-PDA ont un caractère quasi obligatoire, puisque l'implantation d'une administration ou d'une entreprise n'est autorisée qu'après examen de la desserte du site.

RAFAL NACZYK

«CULTURELLEMENT, NOUS SOMMES CAPTIFS DE LA VOITURE INDIVIDUELLE»



XAVIER TACKOEN, directeur adjoint du Centre Interuniversitaire d'Étude de la Mobilité (CIEM) et PIERRE ARNOLD, son conseiller scientifique, décrivent des comportements d'entreprise encore balbutiants, mais prometteurs en matière de mobilité durable.

Plateforme de formation et de recherche sur la mobilité et ses impacts, le CIEM développe, depuis plusieurs années, une formation spécifique en Mobility Management pour les entreprises. **Quelles sont les missions du CIEM ?** X.T. : Nous sommes une plateforme qui regroupe toutes les universités francophones du pays, créée il y a 15 ans. Nous ne sommes pas un centre de recherche à proprement parler, mais nous agissons en tant qu'intermédiaire entre les académiques. Notre core business est surtout la sensibilisation et la formation, essentiellement via un Master complémentaire en gestion des transports. Celui-ci attire surtout des étudiants étrangers et les pays du Sud. Récemment, nous avons développé une formation spécifique en Mobility Management pour les entreprises publiques et privées. **Comment les entreprises amorcent-elles le virage de la mobilité durable ? Sont-elles vraiment inscrites dans un processus de changement ?** X.T. : En Belgique, comme dans d'autres pays,

on est face à beaucoup de volontarisme. Certaines entreprises se lancent soit pour assoier leur image de marque, soit parce qu'elles y voient un avantage concurrentiel. On voit germer des publicités qui prennent en compte le transport, la mobilité et la facilité d'accès au lieu de travail.

P.A. : Ce n'est devenu un enjeu pour les entreprises que récemment. Mais ces changements demandent de l'énergie, du temps et des moyens. A l'heure actuelle, seules les grandes entreprises peuvent se permettre de réaliser des programmes spécifiques visant à mieux gérer les mouvements et transports de leurs collaborateurs, et offrant à ceux-ci des moyens, mais aussi des incitants pour l'utilisation de transports alternatifs : covoiturage, transports publics, vélo, services de navettes, événements de promotion et de sensibilisation aux questions énergétiques et d'environnement, au déplacement à vélo... Les solutions sont nombreuses, positives, mais pas toujours coordonnées entre les différentes parties, les entreprises, les services publics de transport et d'aménagement des voiries, le politique et le public concerné. **L'offre de transport alternatif peut-elle suffire à elle seule à enclencher un changement de comportement ? Ne faut-il pas aussi élargir l'éventail d'incitants fiscaux,**

dans le spectre des entreprises, pour gagner en fluidité ? P.A. : Le débat avance peu, car on a tendance à focaliser la problématique de la fiscalité et du financement de la mobilité sur la voiture de société. La seule manière d'en sortir est de trouver des alternatives permettant aux entreprises de tirer autant de profits fiscaux. En réalité, la réflexion touche à une fiscalité beaucoup plus large en matière de transport et de mobilité. Notamment au plan foncier : en Belgique, la mobilité est freinée par une fiscalité élevée sur les transactions immobilières. Celle-ci devrait être améliorée si on veut encourager la population à aller habiter près de son lieu de travail. **D'aucuns évoquent un « package mobilité ». A quel point est-ce réaliste ?** X.T. : Le package mobilité est indispensable car il permet la flexibilité. Pour l'heure, la proposition quasi systématique d'une voiture de société ne permet pas à l'employé d'utiliser un autre mode de transport, même plus rapide. Culturellement, nous sommes captifs de la voiture individuelle. Mais l'impact d'un package alternatif me paraît marginal, si le « package mobilité » n'est pas conditionné par de meilleures infrastructures cyclables, par de meilleurs transports en communs ou, simplement, de meilleurs services de crèches.

Propos recueillis par R.N.

VOITURES DE SOCIÉTÉ
Les véhicules de société affichent des cylindrées plus importantes que la moyenne des véhicules privés. Les motorisations diesel sont privilégiées. Ils sont renouvelés tous les 2,2 ans contre 6,9 ans pour les voitures particulières. Leur kilométrage moyen fluctue entre 30 000 et 35 000 km par an, alors que celui-ci varie entre 18 000 et 20 000 km dans le cas d'une voiture privée.