



Union des Villes et Communes de Wallonie asbl
Cellule Mobilité

PLAN DE DEPLACEMENTS D'ENTREPRISE

Tom DE SCHUTTER, Conseiller
Cellule Mobilité

TABLE DES MATIERES

Partie 1^{ère} – Introduction	4
Partie 2^{ème} – Analyse de la situation actuelle (decembre 2002).....	5
Chapitre 1^{er} – Profil de l'entreprise	5
Section 1 ^{ère} – Profil de mobilité de l'entreprise	5
1. Déplacements domicile-travail.....	5
2. Déplacements professionnels	7
3. Déplacements des visiteurs	8
4. Conclusions	9
Section 2 ^{ème} – Profil d'accessibilité de l'entreprise.....	10
1. Accessibilité ferroviaire	10
Ligne.....	10
Lieux accessibles sans correspondance.....	10
Lieux accessibles sans correspondance.....	10
2. Accessibilité en transport en commun	11
3. Accessibilité routière.....	13
4. Accessibilité par les modes dits "lents"	14
5. Conclusions	14
6. Accessibilité du siège bruxellois	15
Chapitre 2^{ème} – Analyse des déplacements actuels	16
Section 1 ^{ère} – Déplacements domicile-travail	16
Section 2 ^{ème} – Déplacements professionnels.....	18
Chapitre 3^{ème} – Indemnisations et coût des mesures.....	19
Chapitre 4^{ème} – Conclusions	20
Partie 3^{ème} – Résultats	21
Chapitre 1^{er} – Méthodologie.....	21
Chapitre 2^{ème} – Objectifs poursuivis.....	22
Un objectif de durabilité	23
Un objectif d'efficacité du travail	23
Un objectif d'équité	24
Chapitre 3^{ème} – Impacts du déménagement et perspectives	26
Section 1 ^{ère} – Déplacements domicile-travail	26
1. Répartition modale attendue.....	26
2. Distance des déplacements.....	27
Section 2 ^{ème} – Déplacements professionnels.....	30
Section 3 ^{ème} – Déplacements des visiteurs	31
Section 4 ^{ème} – Indemnisations prévues.....	32
Chapitre 4^{ème} – Conclusions	33
Partie 4^{ème} – Propositions d'actions	34
Chapitre 1^{er} – Déplacements domicile-travail	34
1. Informations personnalisées sur les possibilités de se déplacer autrement (mesure 1).....	34
2. Covoiturage (mesure 2).....	35
Phase préalable: Information.....	35
Phase 1: Appariement au sein de l'entreprise	36
Centrale régionale de covoiturage (mesure 3).....	37

Garantie de retour (mesure 4).....	37
Phase 2: Appariement élargi aux autres entreprises situées dans les îlots voisins	38
3. Indemnisation des déplacements vers le nœud multimodal pertinent (mesure 5)	39
4. Parking de la gare de départ (mesure 6).....	39
5. Indemnisations particulières (mesure 7)	40
6. Paiement préalable des abonnements de transport en commun (mesure 8).....	40
Chapitre 2^{ème} – Déplacements professionnels	41
1. Carsharing (mesure 9)	41
2. Deux-roues motorisés d'entreprise (mesure 10).....	41
3. Déplacements professionnels à vélo	42
Bicyclettes d'entreprise (mesure 11)	42
Indemnisation des déplacements en bicyclettes (mesure 12).....	42
4. Billeterie (mesure 13).....	43
Chapitre 3^{ème} – Déplacements des visiteurs	44
1. Fiche d'accessibilité (mesure 14).....	44
2. Choix des sites de formations (mesure 15)	44
3. Covoiturage (mesure 16).....	44
4. Remboursement du parking de dissuasion (mesure 17).....	45
5. Brochure explicative de la démarche de l'Union en faveur de la mobilité durable (mesure 18).....	46
Chapitre 4^{ème} – Mesures transversales	47
1. Mise en place d'un coordinateur de mobilité au sein de l'entreprise (mesure 19)	47
2. Gestion du stationnement (mesure 20).....	47
3. Télétravail (mesure 21)	48
4. Information au personnel sur l'impact fiscal des mesures (mesure 22).....	49
Chapitre 5^{ème} – Tableau synthétique des mesures.....	50
Chapitre 6^{ème} – Objectifs opérationnels	52
Partie 5^{ème} – Résultats personnalisés pour les déplacements domicile-travail	53
.....	53
Section 1 ^{ère} – Méthodologie	53
Section 2 ^{ème} – Fiches individuelles	54
Partie 6^{ème} – Gestion du Plan de déplacements de l'Union.....	55
Chapitre 1^{er} – Conditions d'octroi et contrôles.....	55
Chapitre 2^{ème} – Evolution et évaluation	58
Chapitre 3^{ème} – Développement.....	58
Partie 7^{ème} – Conclusions	59

PARTIE 1^{ère} – INTRODUCTION

Le Plan de déplacements d'entreprise est un outil organisationnel pour aider à la gestion des déplacements qu'une entreprise génère. Cet outil comprend l'étude et la mise en œuvre, au niveau d'une entreprise ou d'un groupe d'entreprises, de mesures destinées à réduire l'utilisation de la voiture de manière individuelle pour les déplacements liés à l'activité de cette (ou de ces) entreprise(s) et à promouvoir les modes de déplacements durables.

L'Union des Villes et Communes de Wallonie souhaite, dans le cadre de son déménagement à Namur¹ en août 2003, ***améliorer les déplacements de son personnel tout en s'inscrivant dans une politique de mobilité durable***. En ce sens, le choix du site² a déjà constitué une étape importante. En effet, la sélection de l'implantation à la rue de l'Etoile relève de la volonté du Conseil d'Administration d'opter pour un cadre agréable et facilement accessible.

Cette démarche s'inscrit de plus dans le programme d'actions de la Cellule Mobilité, créée grâce au soutien du Ministre wallon de la Mobilité, des Transports et de l'Energie en août 2002. La Cellule Mobilité a en effet pour objectif de promouvoir les plans de déplacements d'entreprises auprès des administrations communales. La réalisation dudit plan au sein de l'Union permettra d'aider au mieux les communes à travers l'expérience acquise par celui-ci.

La réalisation d'un plan de déplacements passe par deux phases essentielles: l'analyse des déplacements actuels au sein de l'entreprise³, constituant un diagnostic complet de la problématique des déplacements au sein de l'entreprise, et la proposition d'actions concrètes à mettre en œuvre pour améliorer ces déplacements.

La particularité du contexte dans lequel se place ce plan - le déménagement du siège de l'entreprise - imposera la définition d'une méthodologie particulière permettant le dégagement de scénarios distincts selon les comportements futurs - incertains - des employés et des visiteurs de l'Union et les mesures envisagées ou envisageables.

La faible taille en termes d'emplois de l'Union des Villes et Communes de Wallonie limite à priori la "palette" des actions qui pourraient être envisagées. Cependant, le caractère évolutif du plan permettra éventuellement de poursuivre des objectifs d'associations à d'autres entreprises implantées dans le même quartier.

Le présent plan ne constitue pas seulement un outil de gestion des déplacements, il est aussi un document d'orientation des actions prises et à entreprendre pour améliorer le bien-être et la qualité de vie au sein de l'entreprise, pour les visiteurs et les clients de l'Union. Il permettra de suivre l'évolution de l'entreprise et de s'adapter aux situations nouvelles. En ce sens, le document a donc non seulement une portée immédiate mais aussi un volet prospectif.

¹ De Bruxelles, rue d'Arlon vers Namur, rue de l'Etoile.

² Le choix de l'implantation à Namur a eu lieu en février 2002.

³ Les principaux résultats présentés ici sont issus d'une enquête réalisée auprès des 45 membres de l'Union des Villes et Communes de Wallonie. 44 employés de l'Union ont répondu au questionnaire. Cette enquête montre la situation existante au mois de décembre 2002. Des données complémentaires sont issues des feuilles de prestations, des notes de frais des employés ainsi que des comptes de l'Union pour l'année 2002.

PARTIE 2^{ème} – ANALYSE DE LA SITUATION ACTUELLE (DECEMBRE 2002)

Cette partie a pour objectif de définir une série d'indicateurs servant:

- à évaluer les besoins de l'Union des Villes et Communes de Wallonie en matière de mobilité et d'accessibilité;
- à comprendre les déplacements liés à l'entreprise et générés par elle;
- à aider à formuler des objectifs pour le Plan de déplacements d'entreprise.

La phase de diagnostic se base essentiellement sur la situation existante et donc sur les déplacements concernant le siège de l'Union à Bruxelles. Cependant, certaines données seront extrapolées pour déterminer les mouvements de et à partir du futur siège de Namur.

Chapitre 1^{er} – Profil de l'entreprise

Le profil de l'entreprise permet de déterminer ses besoins en termes de mobilité - le profil de mobilité - et les moyens dont dispose le site de l'entreprise pour répondre à ces besoins - le profil d'accessibilité.

Le profil de l'entreprise constitue le diagnostic de la situation, permettant de dégager les actions à mener pour améliorer la mobilité de l'entreprise.

Section 1^{ère} – Profil de mobilité de l'entreprise

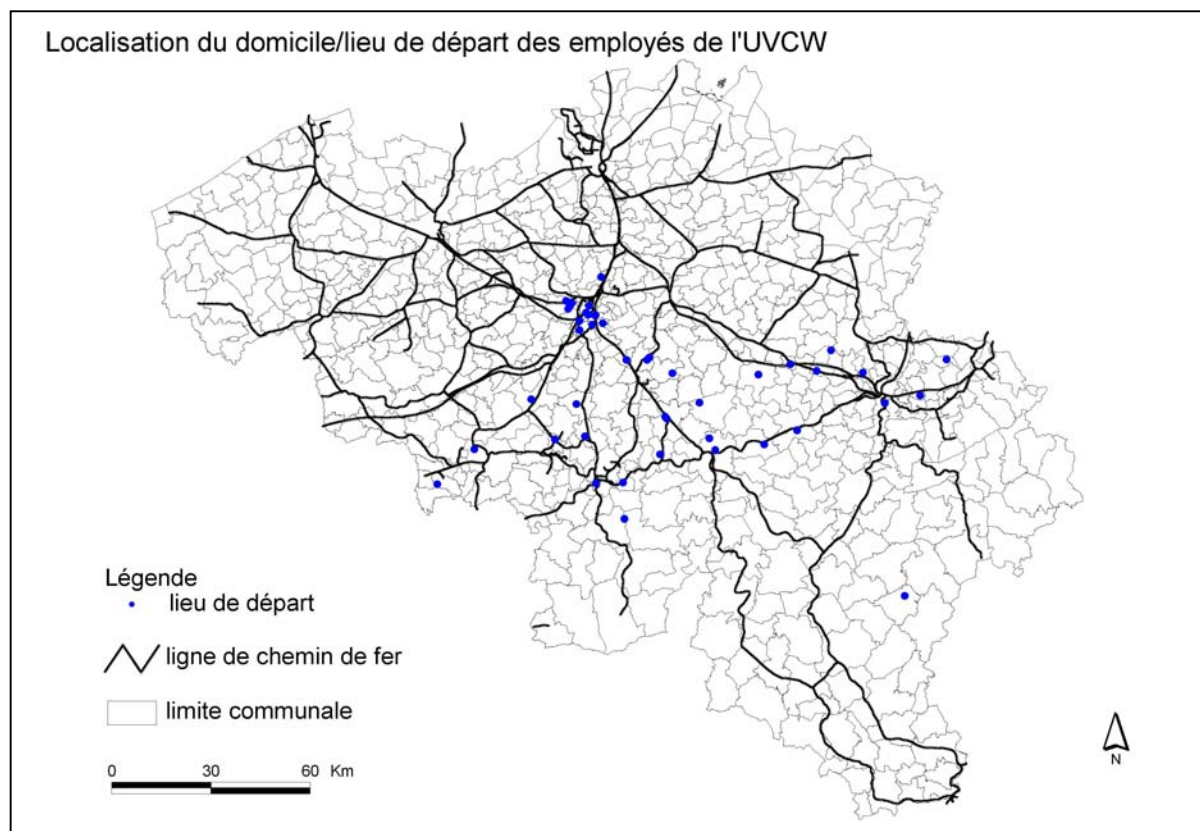
Le profil de mobilité consiste à déterminer les besoins de l'entreprise en termes de déplacements. La détermination d'un tel profil suppose la prise en compte de l'ensemble des activités liées à l'entreprise et la connaissance de leurs implications en termes de mobilité.

Il s'agit de synthétiser les origines et les destinations des activités de l'entreprise et de voir quels besoins en transport sont nécessaires.

L'ensemble des déplacements générés par l'Union des Villes et Communes de Wallonie est pris en considération pour élaborer ce profil: les déplacements domicile-travail, les déplacements professionnels et les déplacements des visiteurs de l'entreprise.

1. DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL

En ce qui concerne les déplacements domicile-travail, l'Union des Villes et Communes de Wallonie se caractérise par une dispersion forte des origines des employés. La carte suivante représente les lieux de résidence principale des travailleurs de l'entreprise, en majorité leur domicile. Chaque point représente un lieu de résidence.



La répartition régionale des employés est la suivante:

Région	Nombre d'employés
Région wallonne	31
Région de Bruxelles-Capitale	13
Région flamande	1

En Région wallonne, la répartition provinciale est la suivante:

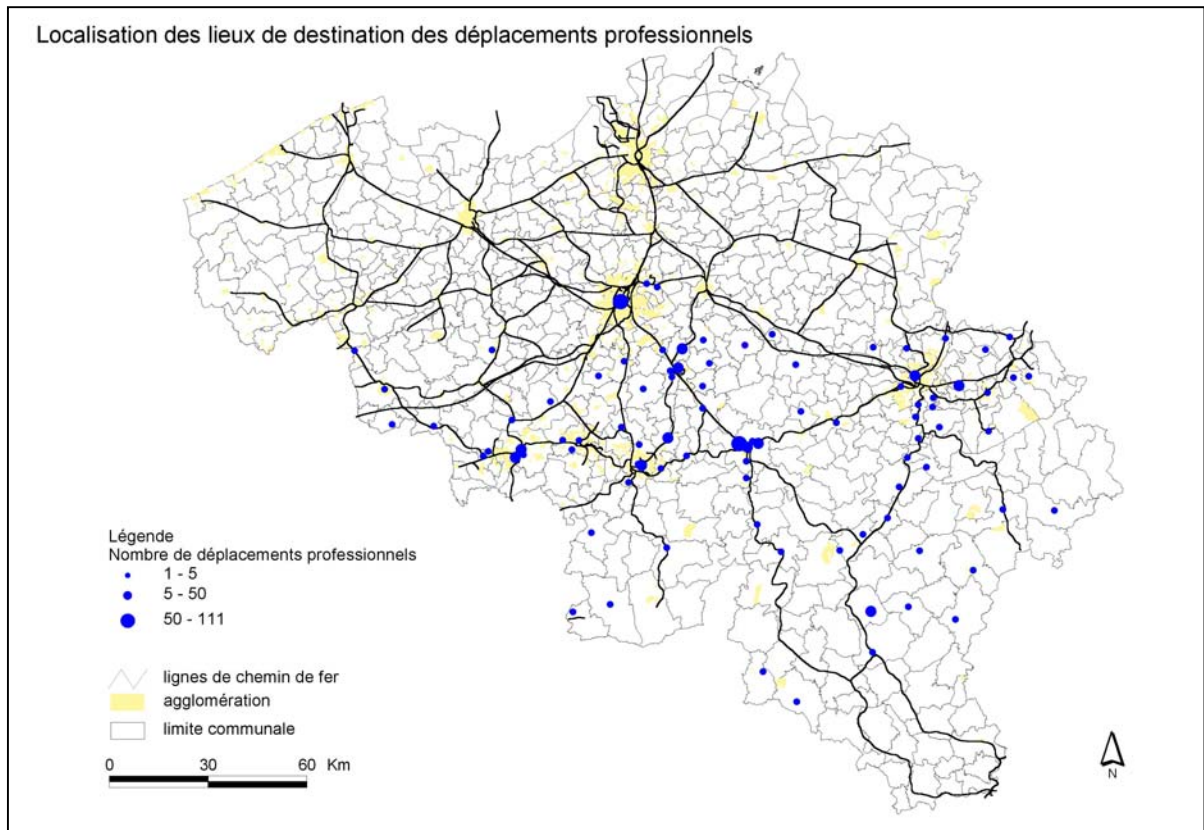
Province	Nombre d'employés
Brabant wallon	6
Hainaut	8
Liège	9
Luxembourg	1
Namur	7

Si l'on peut remarquer une concentration importante en Région de Bruxelles-Capitale, qui n'est que partiellement liée à la présence du site actuel de l'entreprise, la répartition des employés par province témoigne d'une répartition équilibrée sur le territoire wallon, à l'exception de la province de Luxembourg.

A une échelle plus grande, on voit que la plupart des employés de l'Union se localisent le long des grands axes routiers, particulièrement en région liégeoise, et le long des grandes lignes de chemins de fer desservant la capitale.

2. DEPLACEMENTS PROFESSIONNELS

La carte suivante représente les destinations des déplacements professionnels:



La dispersion géographique est fortement présente également au niveau des déplacements professionnels.

Il convient de distinguer deux types de déplacements:

- les déplacements effectués dans le cadre de la mission de formations de l'Union;
- ceux effectués dans le cadre des autres missions de l'Union (consultance, participation aux travaux des différentes autorités: communales, régionales, fédérales ou européennes).

La nécessité de les distinguer est due d'une part aux actions spécifiques qui pourront être mises en œuvre dans le cadre des missions de formations⁴ (mesures spécifiques pour les visiteurs mais également modalités particulières pour les membres des Services Formation et des orateurs), et d'autre part à la spatialisation des autres lieux de destination des déplacements professionnels, concentrés pour une bonne part dans les centres urbains à forte spécificité administrative, dont Jambes et Namur, ce qui n'est pas sans implication dans le cadre du déménagement dans la capitale wallonne.

En effet, les destinations les plus importantes en termes de déplacements professionnels sont par ordre décroissant:

⁴ Les déplacements professionnels se plaçant dans le cadre des formations sont analysés parallèlement aux déplacements des visiteurs vers les lieux de formations.

Lieu ⁵	Nombre de déplacements ⁶
Namur	162
Bruxelles	50
Liège	28
Charleroi	23
Mons	16
Wavre	14
Louvain-la-Neuve	9

La part des déplacements professionnels vers les entités situées sur le territoire de la ville de Namur représentent 41 % de l'ensemble des déplacements professionnels. Le déménagement va donc faciliter une grande part des déplacements professionnels. Seuls 12 % des réunions se passent à Bruxelles.

Le fait que la majorité des déplacements soit effectuée vers des centres urbains est une donnée importante puisque ces lieux se caractérisent par une accessibilité interurbaine généralement forte, avec des accès facilités en transport en commun.

Les déplacements professionnels ponctuels vers les communes ou les localités les plus périphériques, et donc moins accessibles, ne représentent que 46 % des déplacements professionnels en termes de volume.

3. DEPLACEMENTS DES VISITEURS

Enfin, un dernier type de déplacements est à prendre en compte pour déterminer le profil de mobilité de l'Union. Les déplacements des visiteurs doivent être intégrés pour cerner la problématique dans son ensemble. Cependant, il est plus difficile de dégager la structure du groupe considéré (administrateurs, livreurs, membres de commissions, ...) et les besoins en termes de mobilité qu'ils génèrent. Rendre compte partiellement ou complètement d'ailleurs de cet état de fait ne nous paraît pas ici pertinent, dans la mesure où le déménagement à Namur va profondément modifier la mobilité générée par l'Union. La prise en compte de l'aspect "visiteurs" au sein de cette étude se fera dans les chapitres suivants, principalement au travers de mesures en matière d'accessibilité au nouveau siège.

La prise en compte des déplacements des visiteurs se rendant sur les lieux de formations organisées par l'Union nous paraît cependant déjà révélatrice de la mobilité générée par les activités de l'association. Plus de 130 formations ont été organisées en 2002, drainant entre 50 et 200 participants pour chacune d'entre elles. La mobilité des participants à ces formations, sans pouvoir être déterminée précisément, peut représenter jusqu'à 400.000 kilomètres par an⁷.

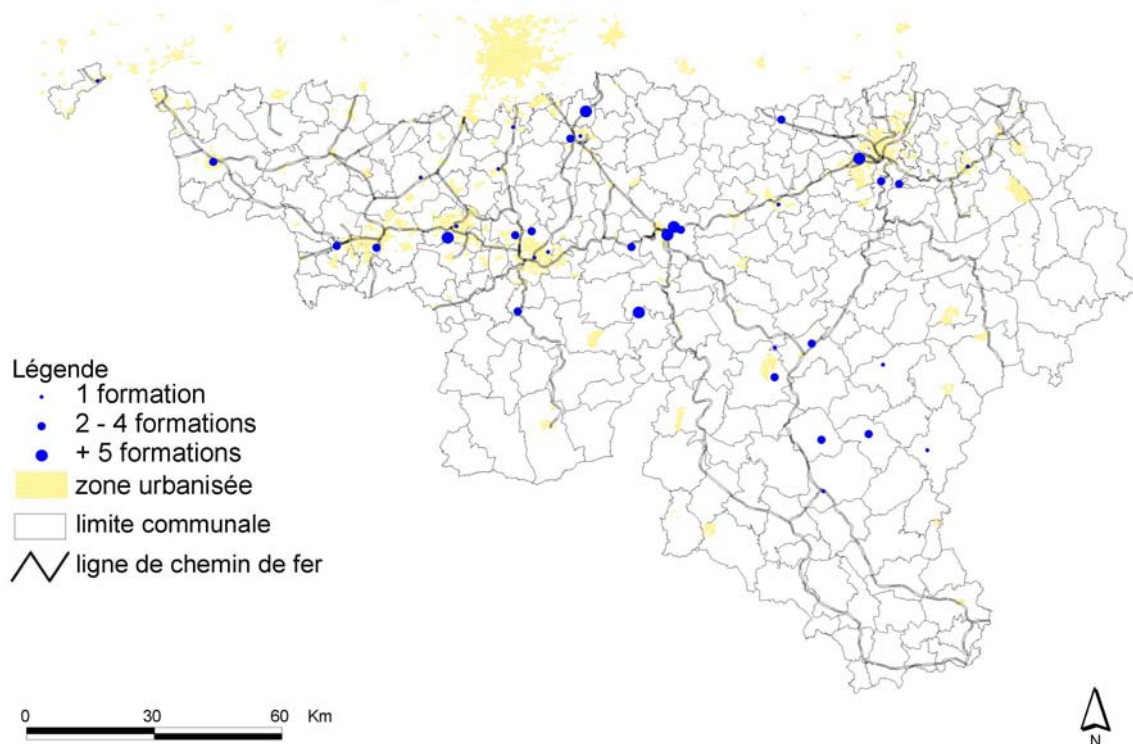
⁵ Agglomération de destination.

⁶ Comptage des réunions à partir des feuilles de pointage et des notes de frais, durant la période entre octobre et décembre 2002.

⁷ Hypothèse minimaliste de 125 visiteurs en moyenne par formation faisant 25 km pour se rendre sur le lieu de la formation.

La carte suivante représente les lieux des formations organisées par l'Union des Villes et Communes de Wallonie⁸.

Localisation des lieux de formations organisées par l'UVCW



Les lieux de formations sont majoritairement situés en périphérie des villes. Quelques-unes se déroulent en milieu rural, pour lesquelles une alternative à la voiture est difficilement efficace en première hypothèse. Peu de formations ont cependant lieu dans les centres urbains. On peut donc imaginer que la majorité de ces 400.000 kilomètres générés par an s'effectuent en voiture, même si des comportements de covoiturage sont observés lors de la plupart des formations, entre le personnel d'une même administration communale.

4. CONCLUSIONS

L'Union des Villes et Communes de Wallonie se caractérise donc par un **profil de mobilité tout à fait particulier**: dispersion spatiale importante des lieux d'origine des flux en matière de déplacements domicile-travail, dispersion des lieux de destination des flux en matière de déplacements professionnels et localisation périphérique des lieux de formations.

Les besoins en termes de mobilité de l'Union sont très importants. Les grandes villes wallonnes, et d'une manière plus générale l'ensemble du sillon Sambre et Meuse, et Bruxelles sont les lieux où se concentrent le plus ces besoins.

La mobilité de l'Union est cependant fortement augmentée par le caractère périphérique des lieux de destination ou d'origine des déplacements par rapport aux localisations urbaines centrales, ce qui n'ira pas sans poser de problèmes pour la gestion des déplacements générés par l'association.

⁸ Lieux des formations organisées au cours de l'année 2002.

Section 2^{ème} – Profil d'accessibilité de l'entreprise

Le profil d'accessibilité d'un lieu détermine l'ensemble des moyens disponibles pour l'atteindre. Il résume donc l'offre en matière de déplacements automobiles, en transport en commun et les infrastructures piétonnes et cyclistes présentes.

L'accessibilité du nouveau site de l'Union des Villes et Communes de Wallonie à Namur a un caractère clairement multimodal. L'ensemble des modes de déplacements permet de se rendre sur le nouveau site.

1. ACCESSIBILITE FERROVIAIRE

Au niveau de l'accessibilité ferroviaire, la gare de Namur est un nœud d'échange important entre 5 lignes de chemin de fer vers Bruxelles, Liège, Charleroi, Dinant et Luxembourg. 556 trains s'y arrêtent chaque jour ouvrable. La gare de Namur offre un accès direct (sans nécessité de correspondance) vers plus de 20 villes belges.

La gare de Namur est la première gare wallonne en termes de voyageurs, avec plus de 10.000 voyageurs embarqués par jour.

L'offre ferroviaire à la gare de Namur est la suivante:

Lignes	Nombre de trains IC-IR par heure ⁹	Lieux accessibles sans correspondance	Nombre de trains L par heure ¹⁰	Lieux accessibles sans correspondance
L125 Liège-Namur	2	Cologne (D) Aix-la-Chapelle (D) Verviers-Central Liège-Guillemins Flémalle-Haute Huy Statte Andenne	1	Huy Statte Bas-Oha Andenne Château de Seilles Sclaigneaux Namêche Marche-les-Dames
L130 Charleroi-Namur	2	Tournai Mons La Louvière Charleroi-Sud Tamines Jemeppe-sur-Sambre	2	Charleroi-Sud Couillet Châtelet Le Campinaire Farciennes Aiseau Tamines Auvélais Jemeppe-sur-Sambre Ham-sur-Sambre Moustier Franière Floreffe Flawinne Ronet

⁹ Jour ouvrable non férié, en heure de pointe, trains P inclus, trains internationaux et EC non inclus.

¹⁰ Jour ouvrable non férié, en heure de pointe, trains P inclus.

L154 Dinant- Namur	2	Jambes Lustin Godinne Yvoir Dinant	0	/
L161 Bruxelles- Namur	2	Bruxelles-Midi Bruxelles-Central Bruxelles-Nord Bruxelles-Schuman Bruxelles- Luxembourg Ottignies Gembloux	2	Ottignies Mont-Saint-Guibert Blanmont Chastre Ernage Gembloux Lonzée Beuzet Saint-Denis-Bovesse Rhisnes
L162 Luxembourg- Namur	1/2	Luxembourg Arlon Marbehan Libramont/ Jemelle Marloie Ciney	2	Jemelle Marloie Aye Haversin Chapois Leignon Ciney Natoye Florée Assesse Courrière Sart-Bernard Naninne Dave-Saint-Martin Jambes-Est

La gare est située à moins de 10 minutes à pied du nouveau site de l'Union.

Le site de l'Union est de plus situé à moins de trois minutes à pied de deux arrêts de bus menant directement à la gare de Namur (12 lignes de bus permettent d'accéder à l'arrêt "Premier Lanciers" et 8 lignes assurent le retour vers la gare de Namur).

2. ACCESSIBILITE EN TRANSPORT EN COMMUN

A plus petite échelle, les liaisons intra-urbaines et interurbaines permises par le réseau TEC Namur-Luxembourg offre une trentaine de relations vers des villes et des villages situés autour de Namur.

Le tableau suivant présente les lignes de bus faisant arrêt à la place de la Station à Namur:

Lignes	Nombre de bus par sens	Lieux accessibles sans correspondance
L2b	2/heure	Jambes, Namur (place de la Station), Saint-Servais, Saint-Marc
L3	1/heure	Namur (place de la Station), Salzinnes, La Plante

L4	2/heure	Namur (place de la Station), Wépion, Profondeville, Lustin, Mont
L5	4/heure	Salzennes, Namur (place de la Station), Beez
L7	1/heure	Namur (place de la Station), Bouge
L8	4/heure	Erpent, Jambes, Namur (place de la Station), Saint-Servais, Belgrade
L9	2/heure	Jambes, Namur (place de la Station), Belgrade, Flawinne, Floriffoux
L10	9/jour	Namur (place de la Station), Salzennes, Malonne, Floreffe, Sart-Saint-Laurent, Fosses, Vitrival, Le Roux, Presles, Châtelet, Chatelineau
L11	4/heure	Saint-Servais, Namur (place de la Station), Jambes
L22	2/jour	Namur (place de la Station), Saint-Servais, Belgrade, Flawinne, Suarlée, Floriffoux, Soye
L24	2/heure	Namur (place de la Station), Vedrin, Daussooux
L27	4/heure	Salzennes, Namur (place de la station), Bouge, Champion, Vedrin
L32	3/jour	Namur (place de la Station), Saint-Servais, Rhisnes, Bovesse, Saint-Denis, Meux, Grand-Leez, Sauvenière, Gembloux
L33	6/jour	Namur centre
L50	2/heure	Namur (place de la Station), Herbatte, Beez
L64	4/jour	Namur (place de la Station), Namur (rue du 1 ^{er} Lanciers), Salzennes, Malonne, Lesves, Biesmerée, Stave, Oret, Biesme
L65	5/jour	Namur (place de la Station), Jambes
L71	1/jour	Flawinne, Belgrade, Saint-Servais, Namur (place de la Station), Salzennes
L80	2/heure	Namur (place de la Station), Namur (rue du 1 ^{er} Lanciers), Jambes
L89	3/jour	Namur (place de la Station), Namur (rue du 1 ^{er} Lanciers), Jambes, Erpent, Wierde, Naninne

Le tableau suivant présente les lignes de bus faisant arrêt à la gare des bus de Namur:

Lignes	Nombre de bus	Lieux accessibles sans correspondance
L2	6/jour	Namur (gare routière), Saint-Servais, Warisoux, Liernu, Aische-en-Refail, Perwez
L6	1/heure	Namur (gare routière), Salzennes, Malonne, Floreffe, Bois-de-Villers, Lesve, Saint-Gérard, Maison, Mossière, Graux, Furnaux, Mettet
L12	1/heure	Namur (gare routière), Namur (rue du 1 ^{er} Lanciers), Jambes, Andenne, Huy
L16	6/jour	Namur (gare routière), Bouge, Champion, Marchovelette, Franc-Waret, Sart-d'Avril, Noville-les-Bois, Forville, Wasseiges, Ambresin, Crehen, Hannut
L17	10/jour	Namur (gare routière), Namur (rue du 1 ^{er} Lanciers), Bouge, Boninne, Burdinne, Acosse

L21	3/jour	Namur (gare routière), Wépion, Profondeville, Rivière, Annevoie, Bioul, Anhée, Dinant
L23	1/heure	Namur (gare routière), Saint-Servais, Belgrade, Flawinne, Suarlée, Temploux, Spy, Onoz, Jemeppe, Velaine
L28	7/jour	Namur (gare routière), Malonne, Floreffe
L30	4/jour	Namur (gare routière), Namur (rue du 1 ^{er} Lanciers), Wépion, Bois-de-Villers, Profondeville
L34	3/jour	Namur (gare routière), Namur (rue du 1 ^{er} Lanciers), Wépion, Profondeville, Rivière, Annevoie, Anhée, Bouvignies, Dinant
L40	8/jour	Namur (gare routière), Bouge, Boninne, Gelbreesee, Marche-les-Dames, Wartet, Ville-en-Waret, Vezin
L42	4/jour	Namur (place de la Station), Namur (rue du 1 ^{er} Lanciers), Jambes, Erpent, Wierde, Loyers, Haltinne, Bonneville, Andenne, Seilles
L56	2/heure	Jambes, Namur (rue du 1 ^{er} Lanciers), Namur (place de la Station), Salzinnes, Malonne, Floreffe, Fosses-la-Ville, Mettet, Florennes, Philippeville, Mariembourg, Couvin, Petigny, Nismes
L66	4/jour	Namur (gare routière), Namur (rue du 1 ^{er} Lanciers), Jambes, Erpent, Wierde, Naninne, Sart-Bernard, Maillen, Sorinne-la-Longue, Gesves, Assesse, Natoye, Emptinne, Ciney
L73	4/jour	Namur (gare routière), Saint-Servais, Belgrade, Flawinne, Suarlée, Temploux, Les Isnes
L142b	11/jour	Namur (gare routière), Bouge, Champion, Cognelée, Waret-la-Chaussée, Dhuy, Leuze, Eghezée
L433	1/heure	Namur (gare routière), Namur (rue du 1 ^{er} Lanciers), Jambes, Dave, Tailfer, Lustin, Godinne, Yvoir, Houx, Bouvignies, Dinant, Leffe

La gare routière de Namur, située à 200 mètres de la gare ferroviaire, est le nœud du réseau TEC de la province de Namur.

Les liaisons périurbaines sont assurées sur le site même de la gare de Namur. Cependant, plusieurs liaisons sont accessibles à partir de l'arrêt "rue du Premier Lanciers", situé à 100 mètres du nouveau site de l'Union. De plus, 14 lignes de bus relient la gare et cet arrêt.

3. ACCESSIBILITE ROUTIERE

En matière d'accessibilité routière, le site de l'Union est accessible depuis l'autoroute E411 et plus en amont l'E25 (autoroute de Wallonie), depuis la sortie Bouge, par la nationale 80 (route de Hannut). Les nationales 90 (depuis Huy, Fosses-la-Ville et Floreffe), 93 (depuis Nivelles), 92 (depuis Dinant) et 4 (depuis Gembloux et Marche), assurent à la ville de Namur une accessibilité routière importante. Cependant, toutes ces routes nationales convergent vers le boulevard périphérique du centre de Namur, entourant la Corbeille.

Cette particularité du réseau a amené la ville de Namur, à la faveur de son Plan communal de mobilité, à organiser un système de régulation du trafic aux entrées de la ville au travers des feux de signalisation, ce qui permettra à terme d'assurer la fluidité du trafic sur le boulevard périphérique moyennant une attente des véhicules aux entrées et en périphérie de la ville. En

attendant la mise en place complète de ce système de régulation, la ceinture périphérique reste congestionnée et l'accès au centre est peu aisé.

Au niveau du stationnement, deux aspects paraissent importants à souligner.

D'une part, la ville de Namur n'a pas encore mis en œuvre sa politique de stationnement. Il en résulte que 500¹¹ places de stationnement sont disponibles gratuitement et sans restriction de durée à proximité du siège de l'Union (à moins de 5 minutes). Lorsque la politique de stationnement sera mise en œuvre, le stationnement de moins de 4 heures sera autorisé mais payant dans la zone du site de l'Union. A plus ou moins 10 minutes à pied du siège de l'Union, sur les bords de Meuse et à proximité de la Cité administrative, des zones de stationnement longue durée subsisteront. A terme, l'ensemble des emplacements de stationnement sera payant dans la Corbeille.

Notons par ailleurs que des parkings en ouvrage proposent des emplacements de stationnement à proximité du site de l'Union (place d'Armes, Hôtel de Ville) avec des tarifs dégressifs en fonction de la durée. Une journée de stationnement (8 heures) coûte 7,50 euros, alors qu'une heure coûte 1,50 euro.

D'autre part, le nombre de places de stationnement du bâtiment de l'Union est fortement limité. Ainsi, seules 30 places de stationnement sont prévues. Notons déjà que toutes ne seront pas disponibles pour les employés, vu la nécessité de réserver des emplacements pour certains utilisateurs (président, visiteurs, livraisons, ...).

4. ACCESSIBILITE PAR LES MODES DITS "LENTS"

Le "Plan vélo" de la ville de Namur a permis la réalisation de 17 itinéraires cyclables pour permettre au centre ville d'être accessible en vélo.

Le boulevard périphérique de la Corbeille doit encore être aménagé avec des bandes cyclables en site propre, des pistes cyclables et des itinéraires intégrés.

L'intérieur de la Corbeille ne comportera aucun aménagement cyclable spécifique, la ville de Namur préconisant un partage de l'espace public.

En matière de circulation piétonne, au-delà des améliorations déjà effectuées dans le centre-ville en matière de partage de l'espace public (élargissement des trottoirs, piétonisation de certaines rues, ...), le Plan communal de mobilité prévoit l'élargissement d'un nombre important de trottoirs à la suite de la mise en sens unique de certaines voiries. La mise en œuvre de ces actions est en cours.

5. CONCLUSIONS

L'accessibilité du siège de l'Union à Namur est particulièrement forte.

L'ensemble des modes est suffisamment développé pour permettre un accès aisé au site de la rue de l'Etoile.

La proximité du site avec les nœuds de communication que sont les gares ferroviaires et routières de Namur assure une accessibilité en transport en commun particulièrement attractive. Les cheminements piétons et cyclables sont en voie d'amélioration.

¹¹ 400 places sont disponibles sur le parking des Casernes qui devrait faire l'objet à moyen terme d'un réaménagement complet, le rendant au moins payant. 100 autres places sont disponibles au parking des Contributions, situé rue du Premier Lanciers.

L'accessibilité routière et autoroutière, excellente, est cependant un frein à l'émergence de comportements durables en termes de mobilité.

Le choix de la localisation du siège namurois de l'Union des Villes et Communes de Wallonie constituait à lui seul une option déterminante en faveur du développement durable. La mise en œuvre progressive du Plan communal de mobilité de la ville de Namur, le nombre de places de stationnement limité du siège de l'Union et le Plan de déplacements d'entreprise de l'association doivent concourir à conserver cette bonne accessibilité, également routière, tout en assurant un transfert modal fort vers les modes de transport alternatifs à la voiture.

6. ACCESSIBILITE DU SIEGE BRUXELLOIS

La possibilité d'utiliser des bureaux sur l'ancien site de l'Union à Bruxelles est laissée aux employés lorsque ceux-ci ont une réunion à Bruxelles. Un rapide commentaire sur l'accessibilité du site bruxellois est donc ici nécessaire.

Le site bruxellois, sis rue d'Arlon, présente une accessibilité multimodale forte.

En matière d'accessibilité ferroviaire, le siège actuel de l'Union se trouve à 300 mètres de la gare de Bruxelles-Luxembourg et à 500 mètres de la gare de Bruxelles-Schuman, reliant Bruxelles à Namur par la ligne 161. La proximité du métro (arrêt Maelbeek, sur la ligne 1A, desservant Bruxelles-Central) rend l'ensemble des grandes villes belges et wallonnes accessible depuis l'Union.

Le réseau urbain bruxellois de transport en commun, en surface ou souterrain, est fortement développé. La station Maelbeek et le nœud multimodal de la gare de Luxembourg (bus + train) et de Trône (bus + métro) permettent une accessibilité au site de la plus grande part de la Région bruxelloise (avec ou sans correspondance).

En matière d'accessibilité routière et autoroutière, l'Union est située entre la rue de la Loi et la rue Belliard, deux pénétrantes autoroutières permettant un accès direct à l'autoroute E40 (vers Liège) et au ring autoroutier bruxellois (R0), menant aux principales villes belges. La congestion routière et autoroutière autour de Bruxelles limite cependant l'accessibilité du site aux heures de pointe.

En matière de stationnement, le parking du site bruxellois est gratuit et non limité. Une cinquantaine de places sont disponibles pour les employés de l'Union. L'association s'engage de plus à rembourser aux visiteurs les frais du Parking Loi, situé à 100 mètres du site.

L'accessibilité cycliste et piétonne est toutefois limitée autour du site. La traversée des pénétrantes autoroutières et le manque d'aménagements cyclables contribuent à cette accessibilité limitée. Il est à noter qu'en matière d'accessibilité cycliste, un parking vélo se trouve à l'entrée du bâtiment (côté rue d'Arlon) et que le réaménagement de la rue de la Loi avec une bande cyclo-piétonne est un élément de nature à favoriser l'usage des modes doux.

Chapitre 2^{ème} – Analyse des déplacements actuels

L'ensemble des déplacements générés par l'activité de l'Union des Villes et Communes de Wallonie (déplacements professionnels et domicile-travail¹²) représente 94.000 kilomètres par mois en moyenne¹³.

Ce chiffre approximatif ne rend compte que d'une réalité partielle, puisque 4.200 kilomètres sont parcourus chaque jour ouvrable¹⁴ par les employés pour se rendre au siège de l'entreprise uniquement!

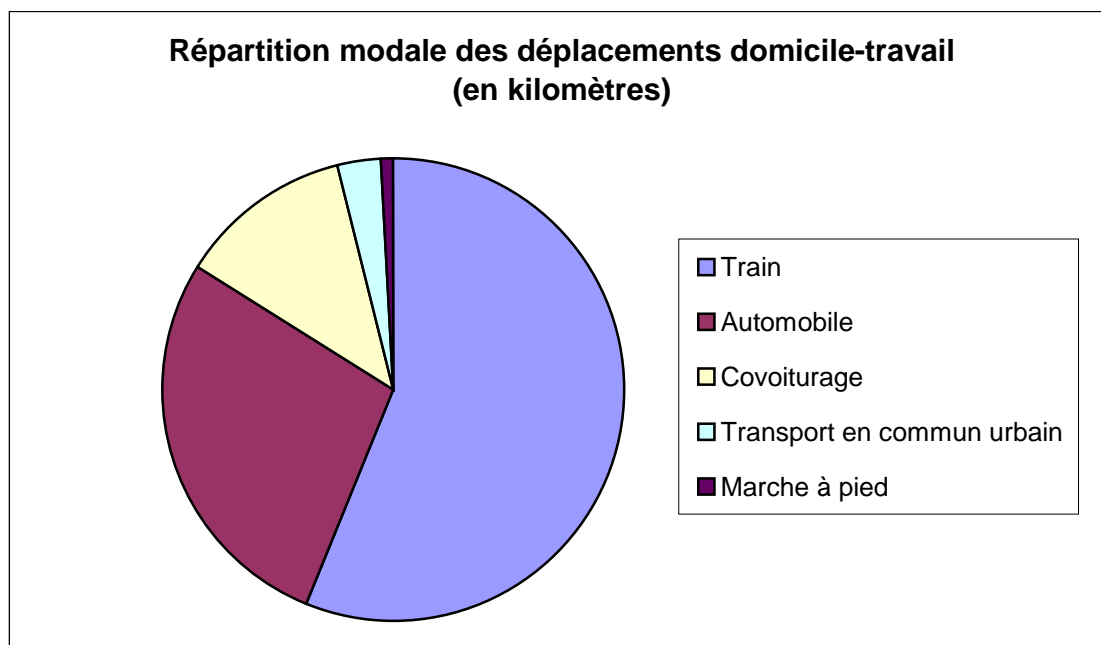
Section 1^{ère} – Déplacements domicile-travail

Les déplacements domicile-travail ont, chaque jour ouvrable, une longueur totale comprise entre 3.300 et 4.200 kilomètres¹⁵.

Les trajets individuels varient entre 1,6 et 290 kilomètres par trajet (aller ou retour).

Le trajet moyen représente 100 kilomètres par employé par jour, ce qui contraste fortement avec le trajet moyen domicile-travail révélé par l'enquête sur les déplacements des ménages belges (2000), qui est de 23,42 kilomètres¹⁶.

Le schéma suivant représente la répartition modale des déplacements domicile-travail durant un jour ouvrable où l'ensemble des employés se rend à l'Union, selon le nombre de kilomètres parcourus.



Pré- et post-acheminement comptabilisé

¹² Les déplacements générés par les visiteurs sont, comme cela a déjà été souligné, difficilement estimables.

¹³ Chiffre approximatif, tenant compte des distances réelles parcourues par semaine pour les déplacements domicile-travail (temps partiels considérés) et des distances réelles parcourues pendant une période de 3 mois pour les déplacements professionnels (distances déclarées et calculées à partir des notes de frais des employés), ramené à une période annuelle en tenant compte des périodes de congés et de vacances. Soit 1.131.000 km parcourus en moyenne par an. Il s'agit de la longueur totale des déplacements, pré- et post-acheminement inclus.

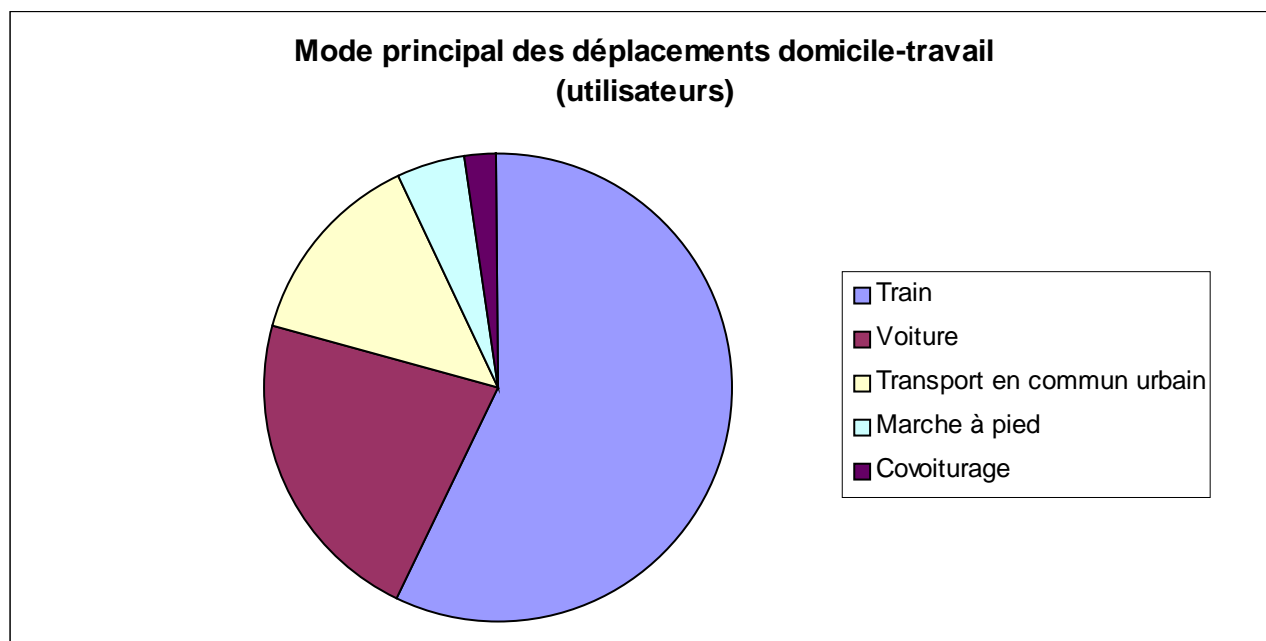
¹⁴ Lorsque l'ensemble des employés se rend à l'Union (temps partiels inclus).

¹⁵ La différence provenant des 9 personnes ne travaillant pas au moins 1 jour par semaine.

¹⁶ SSTC, *Enquête nationale sur la mobilité des ménages*, (2001), p. 138.

Le train est le mode utilisé pour effectuer 56 % de la longueur des déplacements totaux, la voiture pour 40 % de cette distance. Si seulement 1 % de la distance totale est parcourue à pied, cela représente près de 40 kilomètres par jour, auxquels près des deux-tiers des employés de l'entreprise participent par le pré- ou, majoritairement, le post-acheminement.

Au niveau individuel, il est important de déterminer le mode de déplacements utilisé par chacun des employés. Le schéma suivant présente la répartition modale du trajet principal.



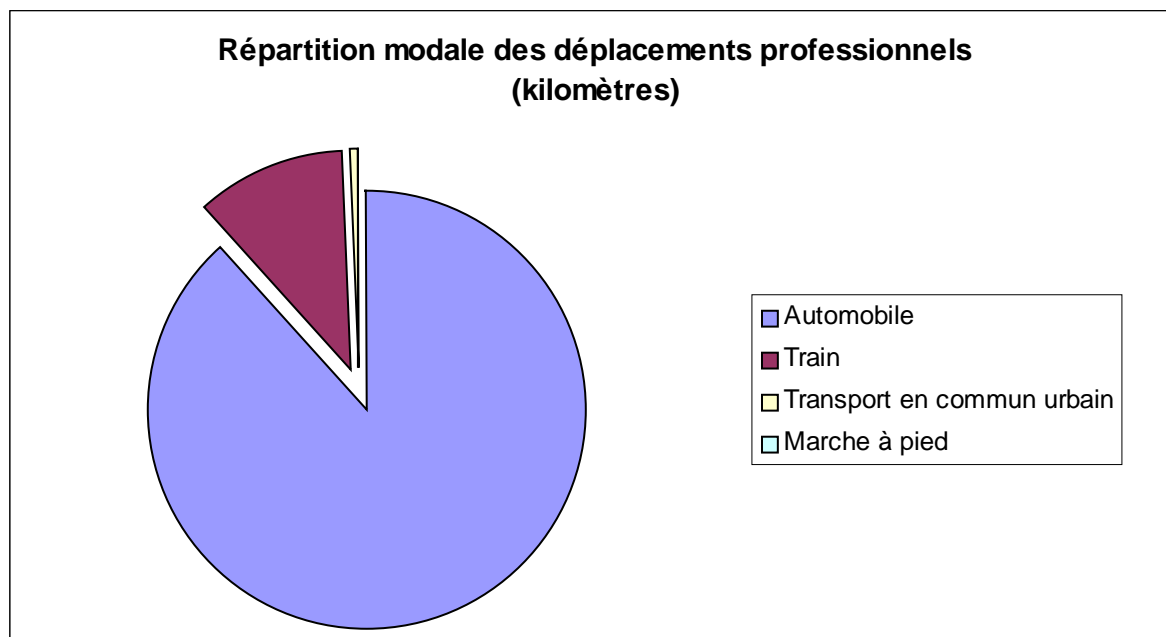
Le train est utilisé par 56 % des employés pour se rendre au siège de l'Union. Cette part du train est très importante comparativement à la moyenne belge puisque 8 % seulement des déplacements domicile-travail s'effectuent en train dans notre pays¹⁷.

¹⁷ SSTC, *Enquête nationale sur la mobilité des ménages*, (2001), p. 132.

Section 2^{ème} – Déplacements professionnels

Les déplacements professionnels effectués par l'ensemble des employés de l'Union représentent actuellement 220.000 kilomètres par an¹⁸, ce qui équivaut en moyenne à 5.000 kilomètres par semaine.

La répartition modale des déplacements professionnels est la suivante:



Les déplacements professionnels sont effectués majoritairement en véhicule personnel (88 %). Les modes de déplacements alternatifs sont très peu utilisés. Les transports en commun ne sont utilisés que de manière marginale, principalement pour les réunions à Bruxelles. La majorité des déplacements professionnels vers les centres urbains s'effectuent également en voiture, à l'exception des déplacements vers Namur principalement.

Il est évident que l'indemnisation totale des déplacements professionnels, quel que soit le mode de déplacements utilisé, facilite l'utilisation du véhicule personnel, d'autant lorsque le déplacement est peu fréquent ou que du matériel doit être transporté.

Les frais de parking sur les lieux des déplacements sont également remboursés, ce qui facilite les déplacements motorisés vers les centres urbains, malgré leur meilleur desserte en transport en commun interurbain.

Cette répartition modale est largement défavorable à une mobilité durable.

¹⁸ Calcul basé sur les déplacements professionnels effectués par le personnel entre octobre et décembre 2002, à partir des notes de frais des employés.

Chapitre 3^{ème} – Indemnisations et coût des mesures

En matière de déplacements domicile-travail, l'Union des Villes et Communes de Wallonie indemnise actuellement 80 % du coût de l'abonnement en transport en commun (STIB, TEC et De Lijn) et 88 % du coût des déplacements lorsque ceux-ci se font par chemin de fer (SNCB). Les déplacements domicile-travail réalisés en voiture personnelle ne sont pas indemnisés. Le stationnement dans le parking du siège de l'Union est gratuit et non limité, que ce soit en termes de temps ou de nombre d'emplacements.

Les 364.000 kilomètres parcourus par an en voiture pour se rendre sur le lieu de travail n'ont donné lieu à aucune indemnisation. Une somme de 21.928 euros a été remboursée durant l'année 2002 par l'Union des Villes et Communes de Wallonie à ses employés. Cela représente 20.050 euros remboursés pour les déplacements effectués en train, et 1.878 euros remboursés pour les déplacements effectués en bus.

En matière de déplacements professionnels, l'intégralité des frais de transport sont remboursés, quel que soit le mode utilisé, pour l'intégralité de la distance du déplacement entre le siège de l'Union et le lieu de destination. Le remboursement s'élève à 50.366 euros pour tous les modes de transport confondus en 2002 (48.814 euros pour les déplacements professionnels effectués en voiture, frais de stationnement compris, et 1.552 euros pour les déplacements en transport en commun).

En matière de déplacements des visiteurs de l'Union, quelques mesures sont mises en œuvre: le déplacement des administrateurs et des orateurs de formations sont remboursés intégralement. Le stationnement des visiteurs dans le Parking Loi est pris en charge par l'association. Ainsi, les déplacements des administrateurs ont été remboursés à concurrence de 10.398 euros, les déplacements des formateurs à concurrence de 19.583 euros.

Le coût du stationnement des visiteurs du siège de l'Union s'élève à 2.618 euros¹⁹ par an, ce qui représente environ 400 heures de stationnement par an.

Ces mesures ne dissuadent que fort peu l'usage de l'automobile. La répartition modale des travailleurs tient principalement à la localisation du siège au cœur de Bruxelles. La congestion des axes autoroutiers autour de Bruxelles explique en partie le nombre important d'utilisateurs des transports publics. La faible part modale des transports en commun dans les déplacements professionnels tend à le démontrer, au moins partiellement.

¹⁹ Le stationnement au Parking Loi est remboursé par l'Union à ses visiteurs. Le parking visiteurs situé dans le bâtiment de l'Union n'est pas pris en considération.

Chapitre 4^{ème} – Conclusions

Parmi les 1.131.000 kilomètres qui sont parcourus par an, tous motifs confondus, 557.600 kilomètres le sont en voiture, ce qui équivaut à une production de CO₂ de 111 tonnes par an. A titre de comparaison, il faut 7 hectares de forêt pour absorber le CO₂ produit durant un an par les activités de l'Union, pour celles qui peuvent être chiffrées en tout cas. D'autre part, la production en CO₂ de l'Union en un an équivaut à ce que produisent 560 personnes en expirant durant toute leur vie.

Des actions en faveur d'une mobilité durable sont donc nécessaires, d'autant que la répartition modale des déplacements peut être améliorée par des actions en faveur des travailleurs pour les déplacements domicile-travail et professionnels et pour les visiteurs.

Le développement durable est une valeur que veut porter l'Union auprès de ses membres. Le déménagement de l'Union des Villes et Communes de Wallonie est une opportunité importante pour l'entreprise qui lui permettra de mettre en œuvre les principes et les valeurs qu'elle porte à ses membres.

PARTIE 3^{ème} – RESULTATS

Chapitre 1^{er} – Méthodologie

Le déménagement du siège de l'Union des Villes et Communes de Wallonie va impliquer de profondes modifications dans la vie de l'entreprise et des travailleurs:

- la mobilité quotidienne pour se rendre sur leur lieu de travail va modifier certaines habitudes de vie: certains employés vont déménager, d'autres vont changer de mode de déplacements, ...;
- les déplacements professionnels vont être pour la plupart simplifiés, puisque 40 % d'entre eux ont pour destination l'agglomération de Namur. Les déplacements professionnels vers Bruxelles seront également simplifiés par la possibilité d'utiliser des postes de travail sur l'ancien site bruxellois;
- les déplacements des visiteurs, issus de toute la Wallonie, vont être simplifiés par le caractère central de Namur par rapport à l'ensemble des communes de Wallonie. En ce qui concerne les participants aux formations organisées par l'Union, leurs déplacements ne seront pas modifiés par le déménagement.

Le nouveau site implique une nouvelle territorialité pour l'entreprise. Il convient de l'estimer le mieux possible pour que la transition se déroule dans les meilleures conditions possibles et que les principes d'un développement durable en matière de mobilité soient mis en pratique le plus rapidement possible, pour qu'ils s'ancrent dans les habitudes des employés et des visiteurs.

L'incertitude qui pèse sur les estimations qui vont suivre, relatives à des comportements attendus et donc incertains, nécessite des précautions importantes quant aux conclusions de la présente partie. Une évaluation de la pertinence des propositions, aboutissement de la démarche du Plan de déplacements d'entreprise, devra être effectuée après le déménagement.

La méthodologie abordée pour aboutir à des propositions concrètes en matière de mobilité durable est la suivante:

- l'analyse des déplacements actuels a permis de poser un certain nombre de constats en matière de besoins de déplacements, de mobilité et de choix modal. Ces constats vont permettre de définir des objectifs globaux pour chaque type de déplacements qui vont guider les propositions formulées;
- le questionnaire d'enquête rempli par chacun des employés de l'Union a permis de connaître au mieux les différents aspects en matière de déplacements qui vont être modifiés par le déménagement à Namur. Ces modifications vont globalement être estimées et individuellement établies pour mettre en place des mesures en faveur d'un changement global, suivant les objectifs poursuivis.

Cette troisième partie va donc mettre en évidence les grandes options choisies par l'Union des Villes et Communes de Wallonie pour assurer la durabilité de ses déplacements dans le cadre de son déménagement à Namur et les modifications induites par ce déménagement en termes de déplacements.

Chapitre 2^{ème} – Objectifs poursuivis

Le constat dressé dans la deuxième partie en matière de répartition modale et de besoins de mobilité a mis en évidence une série de constats, qui vont permettre de formuler les objectifs globaux du Plan de déplacements. Ces objectifs devront être, après analyse des perspectives en termes de déplacements à la suite du déménagement, échelonnés dans le temps.

Trois axes d'actions ont ainsi été déterminés.

En matière de **déplacements domicile-travail**, il a été établi que 900.000 kilomètres sont parcourus par an pour se rendre sur le lieu de travail. Parmi ceux-ci, 360.000 kilomètres sont parcourus en voiture. La répartition modale, très favorable aux transports en commun, est fortement liée à la congestion des réseaux routiers bruxellois, à sa bonne desserte en transport en commun et à la structure des indemnités octroyées par l'Union. La meilleure accessibilité routière du nouveau site risque de provoquer un glissement modal vers la voiture.

Objectif n° 1: la répartition modale 60/40 en faveur des transports en commun doit être maintenue

En matière de **déplacements professionnels**, 220.000 kilomètres sont parcourus par an par l'ensemble des employés de l'Union. La part modale de la voiture atteint 88 % de la distance parcourue. Force est de constater que la voiture est considérée comme une solution systématique aux déplacements professionnels, et ce malgré qu'une part importante des lieux de destination sont accessibles en transport en commun.

Objectif n° 2: la répartition modale de la voiture en matière de déplacements professionnels doit diminuer. La voiture ne doit plus être considérée comme le seul mode de transport disponible pour se rendre sur les lieux de destination

En matière de **déplacements des visiteurs**, deux constatations ont pu être effectuées, malgré l'absence d'indicateurs de diagnostic disponibles:

- les visiteurs de l'Union à Bruxelles utilisent fréquemment la voiture pour s'y rendre, générant des frais importants en matière de stationnement, et ce malgré une accessibilité importante;
- les visiteurs des formations de l'Union utiliseraient majoritairement la voiture pour se rendre aux lieux de formations. Certains comportements de covoiturage ont pu être constatés. Le critère d'accessibilité aux lieux de formations actuellement utilisé est la disponibilité d'emplacements de stationnement.

Objectif n°3: l'information des visiteurs de l'Union en matière d'accessibilité au site doit être multimodale. La diffusion d'informations relatives aux modes alternatifs à la voiture doit être assurée.

Objectif n°4: le caractère multimodal de l'accessibilité aux lieux de formations doit devenir un critère de choix de ces lieux de formations, afin que la voiture ne soit pas la seule alternative pour s'y rendre

Ces objectifs opérationnels traduisent la volonté d'atteindre un ensemble de buts plus généraux. Ainsi, la finalité des objectifs du présent Plan de déplacements se place à plusieurs niveaux.

Un objectif de durabilité

La gestion des déplacements est aujourd'hui un impératif économique et écologique pour notre société. L'Agenda local 21 met en évidence l'importance des actions individuelles et collectives pour parvenir à un développement durable de notre société: un développement en matière économique, sociale et de qualité de vie, sans altérer les potentialités pour les générations futures de maintenir un tel équilibre dans le développement.

Force est de constater qu'aujourd'hui la mobilité telle qu'elle est perçue, conçue et gérée, ne permet pas encore un développement durable. L'augmentation de la demande de déplacements dans la seconde moitié du siècle dernier a été abordée de manière fortement différenciée: d'abord par un accroissement de l'offre (augmentation des réseaux routiers, construction du réseau autoroutier, ...), puis par un désinvestissement de plus en plus prégnant dans les transports publics. La gestion de l'offre est la réponse que l'on a donné ensuite aux problèmes de mobilité (amélioration qualitative des réseaux, sécurité routière, ...). Aujourd'hui, la gestion de la demande est à l'ordre du jour. C'est d'ailleurs dans cette démarche que se place ce Plan de déplacements.

Au vu des effets générés chaque jour pour assurer nos besoins en mobilité, il est fort à craindre que la gestion de la demande ne sera, dans un avenir proche, plus suffisante. Il y aura donc lieu de contraindre la demande. Cette modification importante et fortement limitante pour la vie quotidienne de chacun peut être évitée en accordant une attention particulière au développement d'alternatives viables et soutenues financièrement.

Les déplacements en Belgique génèrent chaque année des dépenses énormes pour la collectivité, que ce soit en termes de congestion, de coûts externes²⁰ ou de coûts des accidents. Atteignant plusieurs centaines de millions d'euros par an, la mobilité génère un coût important pour les usagers, que ce soit en termes financiers ou temporels.

La réduction des coûts de la mobilité, par une gestion des déplacements est donc nécessaire, aussi bien pour l'entreprise, pour l'ensemble des employés et pour la collectivité toute entière.

Un objectif d'efficacité du travail

L'amélioration de l'accessibilité de l'entreprise a des effets bénéfiques sur la qualité de vie du personnel et sur l'efficacité de celui-ci dans son travail. En effet, le stress, la fatigue mais

²⁰ Les coûts externes sont l'ensemble des coûts générés par une activité qui ne sont pas payés par l'utilisation ou le générateur de l'activité. En termes de transport, cela signifie que les coûts (d'évitement ou de suppression) générés par la pollution atmosphérique, le bruit, l'occupation de l'espace et la détérioration du cadre de vie, ne sont pas pris en charge par la personne qui se déplace (qui prend en charge les coûts énergétiques et/ou les coûts d'investissement) mais par la collectivité toute entière. Ces effets externes directs ont de plus des impacts indirects tels que la détérioration des bâtiments ou encore de nombreux effets sur la santé humaine (les émissions de gaz polluants issus des transports seraient responsables des cancers, d'insuffisances respiratoires et cardiaques et de troubles nerveux (principalement à cause du monoxyde de carbone, de l'ozone, du dioxyde de sulfate et autres dérivés azotés libérés pour 80 % par le transport routier).

A titre d'exemple, le coût par personne d'un déplacement en voiture d'1 km est de 0,25 euro (pour 20.000 km parcourus par an avec une voiture à essence, avec un taux d'occupation de 2) ou de 0,18 euro (pour la même distance en voiture diesel). Les coûts externes et les coûts relatifs aux accidents de la route ou à la congestion, sont augmentés de 0,99 euro / km pour les déplacements en voiture essence ou de 1,01 euro en voiture diesel. Ces coûts externes ne représentent que 0,08 euro / km effectué en bus, et 0,06 euro / km effectué en train. Les coûts externes sont donc jusqu'à 100 fois moins élevés pour les modes de transport durables motorisés.

également les retards inhérents à la congestion routière peuvent être fortement réduits par la promotion du caractère durable des déplacements des travailleurs. Ces actions sont donc bénéfiques à la fois à l'employeur et à l'employé et sont à même d'améliorer la qualité de vie de tous.

Les modes de transport durables sont d'autre part largement moins dangereux que l'automobile.

Un objectif d'équité

Le coût réel d'un véhicule automobile est rarement pris en compte dans sa globalité par l'utilisateur. On estime, pour un véhicule standard de consommation moyenne, que le coût est de l'ordre de 0,25 euro par kilomètre (amortissement, assurance, carburant et entretiens).

Ce coût, relativement élevé par rapport au coût kilométrique des transports en commun, ne peut pas être pris en charge par tous les employés. Un mécanisme d'équité peut être mis en place en veillant à ce que chacun ait la possibilité de se déplacer, dans des conditions acceptables de coût. Les mesures proposées dans le présent plan concernent l'ensemble des employés et ont été imaginées pour permettre à chacun d'obtenir une indemnisation, au moins partielle, de leurs frais de déplacements lorsqu'ils sont conformes au principe de durabilité.

Un objectif d'entraînement

Le respect des principes et l'atteinte des objectifs fixés peut permettre une émulation parmi les employés et contribuer à développer une culture d'entreprise, à même de favoriser l'image de marque, la confiance et le respect de la société.

La diffusion des valeurs portées par l'Union des Villes et Communes de Wallonie, de sa pratique du Plan de déplacements d'entreprise est susceptible de créer un effet d'entraînement au sein des communes wallonnes. La promotion de ces actions et la diffusion des bonnes pratiques qu'elle a mises en œuvre est à même de stimuler la réalisation de tels plans dans les administrations communales, objectif du CAWA.

La démarche initiée dans le cadre du Plan de déplacements d'entreprise s'effectue au bénéfice à la fois des employés, de l'employeur et de la collectivité toute entière. Les avantages respectifs de chacun sont présentés synthétiquement ci-après²¹:

	Avantages
Pour les employés et l'employeur	Amélioration de l'accessibilité de l'entreprise
	Réduction des heures de travail perdues dans les embouteillages
	Diminution du stress
	Développement d'une culture d'entreprise dynamique
	Sécurité
Pour l'employeur	Image de marque/effet d'entraînement
	Réduction des coûts liés au parking
	Réduction de l'impact de l'entreprise sur l'environnement
Pour l'employé	Réduction des frais de déplacements
	Possibilité de se passer d'une voiture
	Mise à profit des temps de déplacements
Pour la collectivité	Préservation d'un environnement de qualité
	Amélioration de la mobilité

²¹ Inspiré de IBGE, *Manuel pour les Plans de déplacements d'entreprise*, (2002).

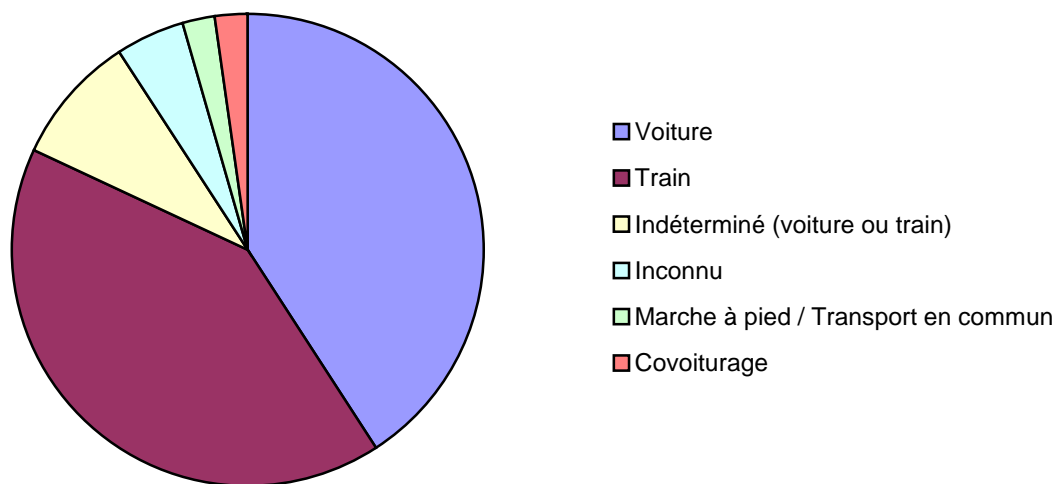
Chapitre 3^{ème} – Impacts du déménagement et perspectives

Section 1^{ère} – Déplacements domicile-travail

L'enquête réalisée auprès des employés de l'Union a permis de connaître les lieux d'origine des déplacements domicile-travail de chacun, ainsi que le mode de transport qui sera probablement utilisé pour se rendre sur le nouveau site. Ces données de base vont permettre d'extrapoler un certain nombre d'indicateurs mettant en évidence les tendances futures en matière de déplacements: modifications probables de la distance et du temps de déplacements notamment. Ces indicateurs vont mettre en évidence les nouveaux besoins en termes de mobilité.

1. REPARTITION MODALE ATTENDUE

Mode de déplacements principal prévu pour se rendre à Namur



L'enquête révèle que 18 employés prévoient de se rendre à Namur en voiture, 18 autres prévoient de s'y rendre en train. 4 personnes hésitent encore entre l'utilisation du train et de la voiture. Les facilités en matière de stationnement et les indemnités octroyées par l'Union influenceront certainement le comportement des indécis. La part du covoiturage reste identique. Les modes de transport doux régressent. Pour mémoire, à l'heure actuelle, seules deux personnes habitent Namur.

La répartition modale est, dans l'état actuel des choses, largement plus défavorable à une mobilité durable que sur le site bruxellois: seulement 40 % des employés comptent utiliser le chemin de fer, 55 % des employés comptent utiliser la voiture, si les indécis se positionnent en faveur de la voiture²². La répartition modale serait alors inversée par rapport à la situation bruxelloise.

Les mesures à prendre en matière de déplacements domicile-travail doivent favoriser les modes alternatifs à la voiture. L'objectif de conserver la répartition modale 60/40 en faveur des transports en commun ne pourra cependant pas être atteint immédiatement. L'échelonnement dans le temps de l'objectif poursuivi est nécessaire.

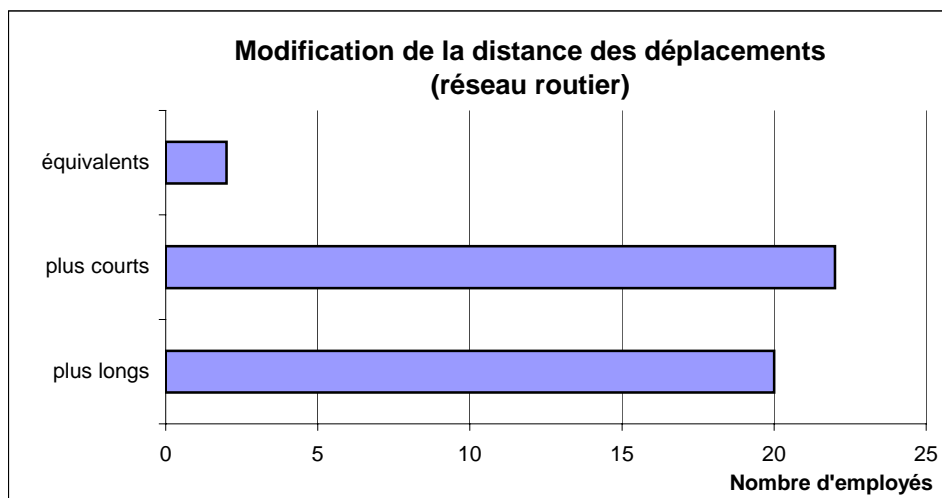
²² Dont 10 % de covoiturage.

2. DISTANCE DES DEPLACEMENTS

La distance des déplacements²³ actuellement parcourue par les membres de l'Union avoisine les 4.400 kilomètres par jour, lorsque tous les employés se rendent à l'Union.

Le déménagement à Namur modifie les déplacements de l'ensemble des employés. Une estimation de la distance des déplacements vers le nouveau site est possible, en calculant les trajets individuels. Cette estimation varie cependant selon le mode utilisé.

En faisant l'hypothèse que l'ensemble des employés viennent directement de leur domicile par le réseau routier (déplacements en voiture, ou pour les employés habitant Namur, à pied), les déplacements domicile-travail totalisent une distance de 4.850 kilomètres, soit 450 kilomètres de plus qu'actuellement.

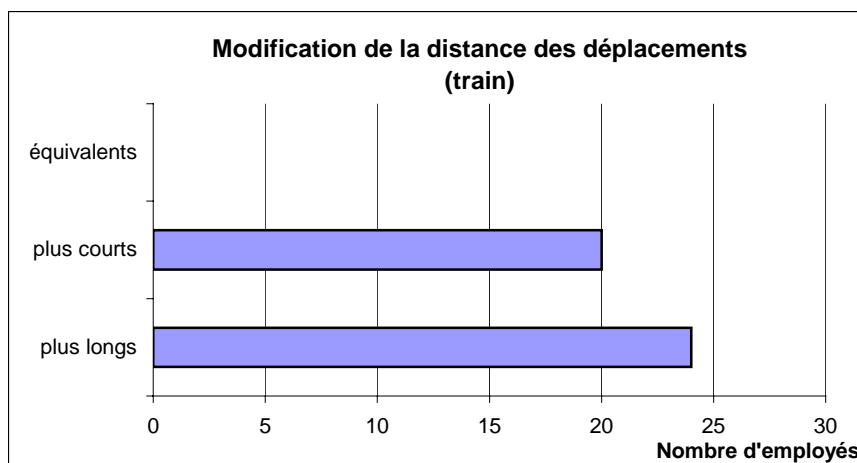


Cette distance des déplacements plus importante ne rend compte que partiellement des modifications induites individuellement. Pour la moitié des employés, le déménagement entraîne une diminution de trajets comprise entre 11 et 64 kilomètres. Le trajet reste équivalent pour 5 % des employés. Les 45 % restant voient leurs trajets allongés de 2 à 74 kilomètres. L'allongement le plus important concerne évidemment les employés résidant à Bruxelles. L'allongement moyen est de 52 kilomètres, alors que la diminution moyenne est de 36 kilomètres. Ceci explique l'augmentation globale sensible de la distance des déplacements.

Il est cependant évident que le calcul de ces distances est approximatif, d'une part parce que les trajets et les itinéraires de chacun ne sont connus qu'avec une précision relative, d'autre part parce que le mode de déplacements de chacun n'est pas définitivement fixé.

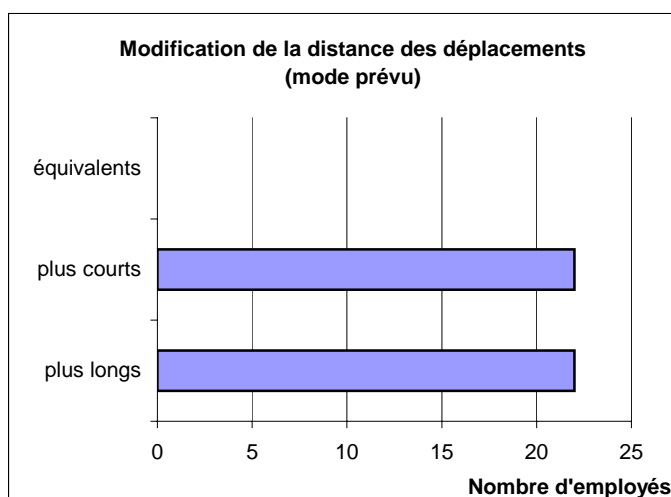
Si chaque employé choisit comme mode de transport principal le chemin de fer (pour ceux qui en ont la possibilité, les employés namurois sont donc exclus), la distance de déplacement augmente sensiblement. La distance totale des déplacements serait alors 5.000 kilomètres. Cette augmentation d'une centaine de kilomètres correspond à l'allongement des trajets individuels pour le pré-acheminement vers la gare.

²³ L'accent particulier mis sur la distance des déplacements tient au fait qu'elle permet, complémentirement à la répartition modale, d'estimer le caractère durable des déplacements générés en termes de pollution réalisée et de congestion provoquée notamment. Les trajets aller et retour sont pris en compte.



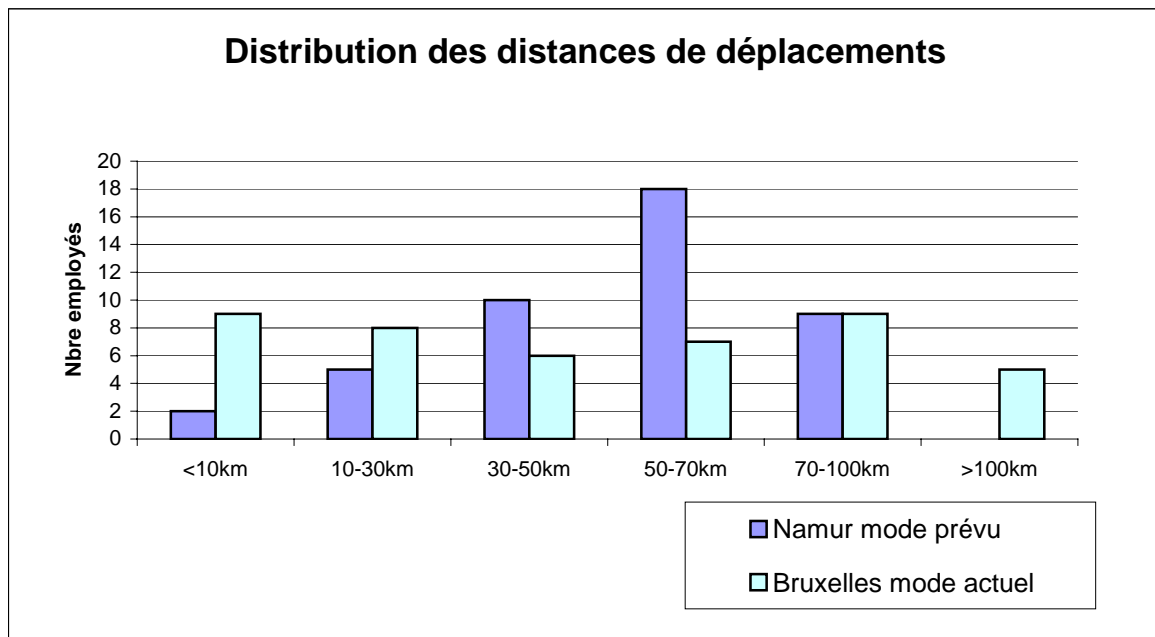
Individuellement, le trajet en transport en commun allonge le trajet de 55 % des employés. L'augmentation moyenne de la distance des déplacements est de 40 kilomètres par employé, ce qui montre que les trajets n'augmentent que très peu par personne si le train est utilisé. La diminution moyenne de la distance des déplacements tombe alors à 32 kilomètres. Cette augmentation de la distance diminue cependant fortement la pollution directe et indirecte occasionnée par les déplacements domicile-travail de l'Union.

Pour saisir au mieux l'impact du déménagement sur la distance des déplacements domicile-travail, la distance des déplacements a été calculée en fonction du mode de transport choisi à priori par chaque employé pour se rendre sur le nouveau site. La distance totale des déplacements est de 4.670 kilomètres. La réduction de la distance totale des déplacements tient pour beaucoup aux choix de localisation des employés. Les plus proches des nœuds multimodaux souhaitent prendre le train, alors que les employés les plus proches des réseaux autoroutiers affirment vouloir utiliser l'automobile. Ce raccourci ne rend évidemment pas vain l'objectif d'augmentation de la part modale des transports en commun, mais rend simplement compte de l'efficacité partielle des choix de localisation.



Au niveau individuel, les choix affichés augmentent la distance des déplacements de la moitié des employés, alors qu'elle diminue pour l'autre moitié.

Le graphique suivant présente la comparaison des distances à parcourir pour se rendre sur chacun des sites (bruxellois et namurois), selon le mode actuellement utilisé ou prévu d'après les résultats de l'enquête, agrégé par classe de distance.



Ce graphique met en évidence l'importance du nombre d'employés parcourant des courtes et des longues distances pour se rendre sur le site bruxellois. Pour se rendre à Namur, les distances seront plus homogènes: la majorité des employés devront parcourir entre 50 et 70 kilomètres. Les plus longues distances, supérieures à 100 kilomètres par trajet, disparaissent complètement. Le nombre d'employés parcourant moins de 10 kilomètres pour se rendre sur leur lieu de travail est par contre divisé par plus de 4.

Le déménagement à Namur va donc, selon toute vraisemblance augmenter les déplacements domicile-travail d'environ 18.000 kilomètres par an en moyenne. Cependant, la nécessité de suivi du Plan de déplacements s'avère ici d'autant plus nécessaire que les modes de déplacements ne sont pas encore fixés et que certains employés envisagent de déménager, soit par choix personnel, soit pour se rapprocher du nouveau lieu de travail uniquement. A l'heure actuelle, un employé a déjà déménagé dans la région de Namur et six autres se préparent à le faire.

Section 2^{ème} – Déplacements professionnels

Les modifications liées aux déplacements professionnels à la suite du déménagement à Namur sont de trois ordres.

Les déplacements vers Namur, où se déroulent 42 % des réunions nécessitant des déplacements professionnels, vont être grandement facilités. Plus de 650 réunions ont été effectuées à Namur en 2002. Ces déplacements représentent une distance totale de 85.500 kilomètres qui va pratiquement disparaître à la suite du déménagement²⁴. Les déplacements vers Namur étaient majoritairement effectués en voiture.

Les déplacements professionnels vers Bruxelles, qui concentrent 12 % des déplacements professionnels, vont être facilités également. La volonté affichée par la direction de limiter la présence des employés en un seul site par jour et matérialisée par le maintien de bureaux à Bruxelles va permettre une meilleure organisation des déplacements. Les services pour lesquels les réunions se déroulent fréquemment à Bruxelles (Service international, Service Police et Fédération des CPAS) ont la possibilité de travailler de manière récurrente sur le site bruxellois. Le cas échéant, tout membre du personnel pourra également disposer d'un bureau sur le site bruxellois. L'économie, en termes de distance des déplacements, de la présence de bureaux sur le site de Bruxelles, peut être évaluée à 24.000 kilomètres par an.

En ce qui concerne les autres déplacements professionnels vers les communes wallonnes ou les sites de formations, le caractère central de Namur par rapport à la Wallonie va grandement les faciliter également, et particulièrement ceux de moins d'une journée complète, ce qui représente 70 % des réunions. Ces déplacements, qui représentent 46 % des déplacements générés par l'Union, permettront une économie en termes de distance de 12.000 kilomètres par an²⁵.

Une économie de l'ordre de 120.000 kilomètres par an peut donc être escomptée pour les déplacements professionnels, par le seul fait du déménagement à Namur. Plus de la moitié des déplacements professionnels en tant que tels seront éliminés.

La répartition modale des déplacements professionnels est actuellement largement défavorable à une mobilité durable. La perspective issue du déménagement ne laisse cependant pas présager une modification de cette répartition modale et ceci pour deux raisons:

- les déplacements professionnels bénéficient aujourd'hui, de par leur indemnisation large et totale, d'un certain automatisme de recours à l'automobile;
- les impératifs liés aux déplacements professionnels impliquent logiquement le recours à l'automobile, notamment lorsque du matériel doit être emporté ou encore lorsque l'horaire des réunions impose un raccourcissement accru des temps de trajet.

²⁴ Il subsistera des déplacements intra-urbains, d'ampleur très faible, en particulier grâce à la localisation très centrale de la rue de l'Etoile.

²⁵ Base de calcul: nombre de déplacements annuels x distance moyenne des déplacements professionnels x facteur de réduction. Le facteur de réduction est issu du calcul de la moyenne du rapport des distances séparant Bruxelles et Namur des 10 destinations les plus fréquentes en termes de déplacements professionnels. Ce facteur a une valeur de 0,20. Ce chiffre est évidemment approximatif mais l'estimation est suffisante.

Section 3^{ème} – Déplacements des visiteurs

Les déplacements des visiteurs sont, comme cela a déjà été souligné, peu connus. Cette méconnaissance hypothèque grandement les possibilités de diagnostic et les actions qui pourraient être mises en œuvre pour pallier à une éventuelle mais plus que probable répartition modale défavorable à une mobilité durable.

En ce qui concerne les déplacements des visiteurs se rendant au siège de Namur, l'accessibilité du site et le caractère central de la ville par rapport à l'ensemble du territoire wallon rendent ces déplacements plus simples. Si la modification du nombre de kilomètres parcourus est difficilement estimable, il y a lieu de penser que le déménagement va impliquer une réduction de ce nombre.

En matière de répartition modale, la mise à disposition d'un emplacement de parking n'étant pas aussi aisée que sur le site bruxellois (ou un large parking était disponible sous l'immeuble), la contrainte de parcage sera sensiblement plus importante à Namur. Si aucune disposition n'est prise avec une société de gestion de parking en ouvrage pour offrir au visiteur une possibilité de parking aisé et remboursé, il y a lieu de penser que la pression automobile, déjà importante autour du siège de l'Union, se renforce et qu'à terme un report modal soit envisageable.

En ce qui concerne les déplacements de visiteurs de formations organisées par l'Union des Villes et Communes de Wallonie, une modification du nombre de kilomètres parcourus semble peu probable. Le caractère décentralisé et non lié au site nouveau de l'Union des lieux de formations laisse en effet penser qu'il n'y aura pas de modification, ni du comportement des visiteurs, ni de leur fréquentation.

En matière de répartition modale, il apparaît que la situation actuelle, favorisant l'utilisation de la voiture²⁶, ne sera pas modifiée à court terme, sauf si des mesures fortes sont mises en œuvre pour aller dans le sens d'une plus grande visibilité des alternatives à la voiture.

Le covoiturage, déjà observé actuellement lors de formations spécifiques entre fonctionnaires issus des mêmes administrations communales, est susceptible d'être développé entre membres d'administrations géographiquement proches.

²⁶ La disponibilité d'un parking suffisamment large est actuellement un critère fort dans le choix des salles de formations, à la demande des visiteurs.

Section 4^{ème} – Indemnisations prévues

Le document présenté par la Secrétaire générale en octobre 2002, mettant en évidence les mesures envisageables en matière de mobilité, dégage les grands axes des mesures proposées pour assurer la durabilité des déplacements générés par l'Union des Villes et Communes de Wallonie.

Ce document met en évidence l'augmentation du budget relatif aux besoins de mobilité de l'entreprise, passant de quelque 18.000 euros à plus de 40.000 euros. Cette augmentation permettra la mise en œuvre d'actions favorables à une mobilité durable.

Les grandes options émises dans ce document, dont sont issues les mesures proposées dans le chapitre suivant, mettent en évidence la nécessité de favoriser l'usage des transports publics.

Dans ce cadre, l'Union des Villes et Communes de Wallonie s'est positionnée pour le remboursement intégral des frais de déplacements du personnel effectués en transport en commun.

Ce document ajoute d'autre part des éléments guidant la philosophie du Plan de déplacements d'entreprise: l'absence de remboursement des frais inhérents à l'utilisation du véhicule automobile individuel, l'absence de possibilité de bénéficier de voitures de société, ainsi que l'exclusion de solutions du type transport collectif d'entreprise, tandis que d'autre part, l'utilisation des transports en commun ou de la multimodalité sera fortement encouragée.

Des mesures complémentaires et spécifiques, en adéquation avec les objectifs du Plan de déplacements d'entreprise, sont proposées. Outre la nécessaire adéquation avec les principes de développement durable exposés supra, l'ensemble des dispositions spécifiques proposées doivent répondre à deux critères fondamentaux:

- la déductibilité fiscale des interventions issues de l'employeur pour l'employé;
- la déductibilité au titre de charge professionnelle pour l'employeur.

Le budget réservé en 2002 pour les déplacements qui seront effectués en 2003 s'élève à 66.800 euros pour les déplacements professionnels et à 43.700 euros pour les déplacements domicile-travail.

Chapitre 4^{ème} – Conclusions

La perspective du déménagement va modifier de nombreux aspects de la vie des travailleurs, de l'entreprise et des visiteurs.

Globalement, le déplacement des employés va légèrement augmenter, avec 18.000 kilomètres parcourus en plus chaque année par rapport à la situation actuelle. Au niveau des déplacements professionnels, la distance des déplacements totale parcourue va être réduite de 120.000 kilomètres par an.

La réduction totale de la distance des déplacements, inhérente uniquement à la modification du site de l'Union, est de plus de 100.000 kilomètres par an. D'un point de vue environnemental et socialement parlant, le choix de changement de site est déjà une action en faveur d'un développement durable. A cette diminution, certes importante, s'ajoute l'ensemble des déplacements des visiteurs dont la portée n'est pas estimable mais qui va concourir à la réduction générale des déplacements.

Les objectifs proposés par le Plan de déplacements prévoient la conservation de la répartition modale des déplacements domicile-travail, la réduction importante de la part modale de l'automobile dans les déplacements professionnels et enfin une meilleure prise en compte du critère d'accessibilité pour le choix des lieux de formations, ainsi qu'une meilleure information sur l'utilisation des transports publics pour se rendre sur ces sites.

Ces objectifs, ambitieux, sont cependant difficilement atteignables avec l'indemnisation seule des déplacements effectués en transport en commun. Ces mesures ne sont pas suffisamment incitatives pour que les autosolistes modifient leurs habitudes de déplacements ou pour que les automobilistes convaincus de n'avoir que la voiture comme mode de transport adéquat puissent mettre en pratique des alternatives durables à leur mobilité.

Des dispositions complémentaires doivent être proposées pour pouvoir atteindre les objectifs assignés et des mesures d'accompagnement pour que les transitions modales et la rupture que représente le déménagement se déroulent dans les meilleures conditions possibles.

Ces mesures concernent l'ensemble des types de déplacements (domicile-travail, professionnels et visiteurs). Un ensemble de mesures transversales devra être mis en œuvre afin d'atteindre plus rapidement les objectifs fixés.

PARTIE 4^{EME} – PROPOSITIONS D' ACTIONS

Cette quatrième partie présente les actions qui sont mises en place pour atteindre les objectifs du Plan de déplacements d'entreprise. Ces propositions sont déclinées en 4 axes: les mesures visant à atteindre les objectifs en matière de déplacements domicile-travail, aux déplacements professionnels, aux déplacements des visiteurs et enfin, une série de mesures transversales, capables d'agir sur plusieurs types de déplacements.

Les utilisateurs potentiels de ces mesures sont mis en évidence, ainsi que le coût de chaque mesure prise individuellement²⁷. L'échéance à laquelle chaque mesure sera mise en œuvre est également détaillée.

Ces mesures complètent les mesures déjà adoptées par le Bureau de l'Union des Villes et Communes de Wallonie qui souhaite le remboursement à 100 % des transports en commun.

La philosophie des mesures proposées rencontre les volontés de l'entreprise émises au travers des objectifs:

- indemniser totalement les membres du personnel utilisant les transports en commun;
- favoriser de manière accrue l'intermodalité;
- freiner les comportements non durables par une absence d'indemnisation et récompenser à l'inverse les comportements durables, généralement plus contraignants en termes de temps de parcours;
- faciliter les déplacements du personnel plus ancien qui doit subir un désagrément supplémentaire non prévu en termes de déplacements.

Les objectifs ne doivent cependant pas être rencontrés aux dépens de la qualité de vie des employés. Les mesures présentées s'adressent à l'ensemble des employés et elles tentent de répondre à l'ensemble des situations individuelles. Les localisations des domiciles des employés, choix personnels non discutables, ne peuvent être remises en question. Les localisations périphériques ou à l'écart de tout nœud intermodal doivent pouvoir trouver des solutions acceptables au travers des mesures proposées.

Plusieurs types de mesures sont présentés, qu'ils soient relatifs à l'organisation de l'entreprise ou du travail, à l'infrastructure, à l'information, à la sensibilisation ou qu'ils soient d'ordre financier (incitants). Un tableau récapitulatif clôture le chapitre en présentant une typologie des mesures proposées.

Chapitre 1^{er} – Déplacements domicile-travail

1. INFORMATIONS PERSONNALISEES SUR LES POSSIBILITES DE SE DEPLACER AUTREMENT (MESURE 1)

Une des raisons pour lesquelles les automobilistes n'utilisent pas les modes de déplacements durables est qu'ils ignorent parfois l'existence d'alternatives. L'information sur les alternatives est un préalable essentiel au changement modal et à l'utilisation optimale des modes durables.

²⁷ Les coûts des mesures sont estimés séparément et de manière maximaliste. Certaines mesures étant liées à d'autres, le coût total pour l'entreprise du Plan de déplacements ne sera évidemment pas égal à la somme des coûts individuels.

La réalisation de fiches présentant l'ensemble des modes de transport utilisables par chacun pour se rendre sur le site de l'Union a été réalisée dans le cadre de ce Plan de déplacements. La mise à jour et l'adaptation de chacune de ces fiches seront réalisées à chaque modification individuelle de localisation ou à chaque changement inhérent aux transports publics.

Personnes concernées: toute l'entreprise

Coût de la mesure: néant

Calendrier: immédiat

2. COVOITURAGE (MESURE 2)

Le covoiturage peut être mis en place au sein de l'Union en plusieurs phases, en fonction des développements du Plan de déplacements et du volume en termes de personnel de l'association.

La première phase consiste à appairer les employés actuels de l'Union entre eux. Le choix d'essayer de n'appairer que les employés qui ont décidé (selon le questionnaire d'enquête) de se déplacer en automobile a été posé, afin de ne pas encourager l'utilisation de la voiture personnelle si l'appariement s'avère impossible et de laisser aux employés désireux d'utiliser les transports en commun l'opportunité d'utiliser ce mode de transport, moins polluant.

La seconde phase, proposée à moyen terme, consiste à étendre le Plan de déplacements aux entreprises et aux administrations se trouvant à proximité de l'Union, dans les îlots Célestine, Etoile et Tanneries par exemple. Ce développement permettra, à terme, d'augmenter la taille critique nécessaire permettant à chacun de trouver un appariement adéquat.

La mise en place du covoiturage au sein de l'entreprise doit s'accompagner de plusieurs mesures complémentaires: réservation d'emplacements de stationnement à destination des covoitureurs et indemnisation kilométrique des déplacements de covoiturage. Pour assurer une certaine souplesse du système et éviter tout abus, certaines restrictions et conditions d'octroi doivent également être envisagées.

La mise en place de covoiturage et l'appariement des covoitureurs ne peut se faire que sur base volontaire, pour que celui-ci ne soit pas perçu comme une contrainte mais comme une opportunité. Les emplacements de stationnement réservés au covoiturage devraient être un incitant suffisamment fort.

Les appariements ne sont donc que suggérés dans les fiches individuelles. Les modalités pratiques (lieu de rendez-vous, horaire, ...) doivent être déterminées entre covoitureurs.

Certaines limitations sont d'autre part introduites par souci pratique d'indemnisation. Ainsi, les couples de covoitureurs sont la règle. L'appariement à trois n'étant permis qu'à titre exceptionnel.

PHASE PREALABLE: INFORMATION

L'introduction et la promotion du covoiturage sont conditionnées par la diffusion d'une information claire sur le sujet. Les préjugés et autres considérations émotionnelles peuvent ainsi être atténués. Ces informations peuvent avoir trait à l'imposition, à l'assurance ou au sentiment de contrainte que peut porter le covoiturage.

Les informations suivantes doivent être largement diffusées auprès de l'ensemble des employés.

En matière d'assurance

L'assurance de l'employeur, couvrant les trajets domicile-travail, couvre, depuis une modification récente de la législation, les détours effectués éventuellement par un employé pour ramasser les partenaires de covoiturage.

L'assurance de l'employé (responsabilité civile) couvre les tiers et donc les covoitureurs. Il est recommandé de prévenir la société d'assurance quand on se met à covoiturer. Aucun supplément de prime d'assurance n'est demandé.

En matière de fiscalité

Si l'employé opte pour la déduction forfaitaire de ses frais professionnels, l'exonération fiscale de l'indemnisation kilométrique est fixée à un maximum de 150 euros

Si l'employé déduit ses frais réels, une somme allant jusqu'à 0,15 euro du kilomètre est déductible, pour les chauffeurs comme pour les passagers du covoiturage, à concurrence de 50 kilomètres maximum par trajet.

En matière de contraintes

Le covoiturage est souvent perçu comme contraignant pour les utilisateurs. Il y a lieu d'informer les utilisateurs potentiels sur le caractère convivial et sur les moyens simples à prendre pour atténuer les difficultés inhérentes au covoiturage. La réservation d'un emplacement de stationnement pour les véhicules de covoiturage représente un incitant important pour la promotion de la pratique.

Personnes concernées: 24 employés utilisant leur véhicule personnel

Coût de la mesure: néant

Calendrier: septembre 2003

PHASE 1: APPARIEMENT AU SEIN DE L'ENTREPRISE

L'appariement des travailleurs de l'Union est aujourd'hui rendu difficile par le faible nombre d'employés de l'entreprise: 24 personnes sont susceptibles de pratiquer du covoiturage.

La méthode d'appariement est basée sur la proximité géographique du domicile (ou lieu de départ). La proximité du lieu de départ d'un employé par rapport au trajet domicile-travail d'un autre employé a également été pris en compte. Un détour admissible de 10 kilomètres a été envisagé.

Cette méthode d'appariement n'a pas permis de trouver de solutions de covoiturage pour 4 à 6 employés désireux de se rendre en voiture sur le nouveau site de l'Union.

L'indemnité kilométrique de covoiturage s'élève à 0,07 euro par kilomètre covoituré. Le détour éventuel est indemnisé intégralement (0,15 euro).

Par souci de souplesse, le covoiturage ne devra pas être effectué tous les jours de la semaine mais la pratique devra être malgré tout appliquée trois jours par semaine au minimum (deux jours pour le personnel à mi-temps).

Personnes concernées: 24 employés utilisant leur véhicule personnel
Coût de la mesure: 22.000 euros par an
Calendrier: immédiat

CENTRALE REGIONALE DE COVOITURAGE (MESURE 3)

Vu la petite taille de l'entreprise, l'éclatement des lieux d'origine des déplacements domicile-travail et la différence importante des systèmes horaires entre les différents employés, certaines personnes pourraient ne pas trouver de covoitureur adéquat pour assurer les déplacements souhaités.

L'inscription de l'employé, gratuite, à la Centrale de Mobilité de la Région wallonne, peut dans certains cas pallier au manque de potentiel de covoiturage de l'Union.

L'asbl Taxistop, qui gère la fonction de matching et la promotion du service de covoiturage, préconise le paiement d'une indemnité kilométrique pour le service rendu.

L'Union des Villes et Communes de Wallonie octroiera 0,07 euro par kilomètre pour le covoiturage avéré.

La centrale de covoiturage est une mesure transitoire avant la mise en place de la seconde phase du covoiturage élargi aux entreprises proches de l'Union.

Personnes concernées: 4 à 6 employés n'ayant pas trouvé de possibilité de covoiturage au sein de l'entreprise

Coût de la mesure: 5.000 euros par an

Calendrier: septembre 2003

GARANTIE DE RETOUR (MESURE 4)

Le covoiturage est souvent ressenti comme contraignant par les covoitureurs. L'impossibilité de pouvoir retourner à domicile si le partenaire de covoiturage a dû quitter plus tôt son lieu de travail pour des raisons imprévisibles ou lorsqu'une réunion se prolonge de manière imprévue.

La garantie de retour permet aux covoitureurs de pouvoir retourner sans encombre chez eux dans le cas où une situation exceptionnelle les en empêche. Cette mesure aide considérablement à augmenter l'acceptation des moyens de transport alternatifs.

Si une certaine souplesse des horaires des partenaires de covoiturage est nécessaire, elle n'est pas toujours réalisable.

Les fiches individuelles présentant les modes de transport alternatifs à la voiture spécifieront l'ensemble des alternatives possibles pour le covoiturage. Dans la mesure du possible, une proposition unique ne sera pas formulée. Une solution de covoiturage de retour exceptionnel pourrait être spécifiée.

A défaut, l'Union pourrait prendre en charge les frais inhérents au retour de l'employé à son domicile. Les solutions prendront en considération, compte-tenu du caractère exceptionnel de la mesure, l'ensemble des modes possibles pour le retour (formules combinées train / transport en commun / taxi au besoin)

Des critères stricts quant à l'utilisation de ce service doivent être établis pour éviter tout abus. Un système d'arbitrage sera instauré. Le coordinateur de mobilité se chargera de la mission d'arbitrage.

Le retour garanti pourrait être une mesure transitoire avant la mise en place de la seconde phase du covoiturage élargi aux entreprises proches de l'Union.

Personnes concernées: 24 employés, si la pratique du covoiturage est maximale

Coût de la mesure: retour en train / transport en commun / taxi: 24 employés x 70 kilomètres (distance moyenne) x 1,5 euro
= 10.000 euros par an en moyenne (hypothèse classique d'occurrence une fois par semaine, une semaine sur 2)

Calendrier: septembre 2003

PHASE 2: APPARIEMENT ELARGI AUX AUTRES ENTREPRISES SITUEES DANS LES ILOTS VOISINS

L'absence de solution de covoiturage pour plusieurs employés de l'Union est due à la faible taille de l'entreprise. L'élargissement du Plan de déplacements à des entreprises situées à proximité du nouveau site de l'Union est envisagé. Plusieurs sociétés seront contactées, après la mise en place du Plan de l'Union, dans le courant de l'année 2004, pour développer une base de données de covoiturage commune. Les partenaires, sans être exhaustif, pourraient être le Cabinet du Ministre Forêt, l'Institut du Patrimoine wallon, la Mutualité chrétienne, la Régie des Bâtiments, la CSC, l'Atelier de l'Arbre d'Or, ... En outre, on peut signaler que la ville de Namur, dont l'Hôtel de Ville est situé à 5 minutes du siège de l'Union, va également étudier un Plan de déplacements d'entreprise. Les possibilités de covoiturage s'en trouveront encore élargies.

La Cellule Mobilité sera le coordinateur de l'action menée avec les autres organismes concernés.

Personnes concernées: 24 employés utilisant leur véhicule personnel

Coût de la mesure: néant

Calendrier: 2004

3. INDEMNISATION DES DEPLACEMENTS VERS LE NŒUD MULTIMODAL PERTINENT (MESURE 5)

L'indemnisation des déplacements, à fortiori lorsqu'ils sont durables, vers les nœuds multimodaux comme les gares ferroviaires ou routières, est un incitant supplémentaire fort pour la promotion des modes alternatifs. Lorsque les nœuds intermodaux se situent relativement loin du domicile des personnes concernées, la facilité de rejoindre directement le site de l'entreprise en voiture est forte. Il y a donc lieu d'indemniser l'effort que constitue le fait de rejoindre les lieux intermodaux.

Pour les lieux intermodaux situés à moins de 5 kilomètres du domicile, l'indemnisation kilométrique de l'utilisation du vélo doit être garantie. L'indemnisation de 0,15 euro par kilomètre déductible fiscalement est assurée.

Pour les déplacements plus longs, une indemnisation du nombre de kilomètres parcourus en voiture de 0,07 euro par kilomètre récompense l'augmentation de la distance de trajet.

Il y a lieu de préciser qu'aucune indemnisation des déplacements effectués en voiture ne sera assurée pour les personnes résidant dans la commune de Namur, dans laquelle les transports en commun urbains sont largement développés.

Cette mesure est évidemment totalement complémentaire au remboursement des frais inhérents à l'achat d'abonnements de transport en commun routier.

Personnes concernées: les utilisateurs effectifs (18 employés) et potentiels du chemin de fer

Coût de la mesure: indemnité vélo: 5.500 euros par an

indemnité voiture: 6.000 euros par an

Calendrier: septembre 2003

4. PARKING DE LA GARE DE DEPART (MESURE 6)

Le paiement du parking de la gare de départ peut être un incitant fort pour l'utilisation du train. L'Union prendra en charge l'abonnement.

Cette prise en charge concerne un nombre limité de gares wallonnes: Charleroi-Sud, Gembloux, Huy, Jemelle, Luttre, Mons, Nivelles, Ottignies, Wavre et Liège-Guillemins. Le prix de l'abonnement est de 151 euros par an sauf à Liège (304 euros / an). L'abonnement au parking vélo (65 euros / an) sera également assuré.

Personnes concernées: 11 employés utilisant les transports en commun et se rendant vers des gares où le parking est payant

Coût de la mesure: 2.000 euros par an

Calendrier: septembre 2003

5. INDEMNISATIONS PARTICULIERES (MESURE 7)

20 membres du personnel ont signé des contrats avant 2000. Ces contrats ne spécifient pas le lieu de travail, alors que les contrats signés ultérieurement spécifient que celui-ci est situé indifféremment à Namur ou à Bruxelles.

Pour les membres du personnel ayant signé leur contrat avant 2000 et habitant à Bruxelles, une indemnité de 0,05 euro par kilomètre, couvrant la distance entre l'ancien lieu du travail et le nouveau, sera octroyée. Si ces personnes effectuent du covoiturage, une indemnité de 0,10 euro est accordée. La mesure est élargie aux membres du personnel ayant signé leur contrat avant 2000 et dont le déplacement en train est supérieur à une heure de déplacement.

Personnes concernées: 11 employés

Coût de la mesure: indemnité autosolisme: 16.300 euros par an
indemnité covoiturage: 32.600 euros par an

Calendrier: septembre 2003

6. PAIEMENT PREALABLE DES ABONNEMENTS DE TRANSPORT EN COMMUN (MESURE 8)

L'abonnement de transport en commun peut se révéler onéreux, particulièrement lorsqu'il concerne de longues distances. L'Union des Villes et Communes de Wallonie prendra en charge le paiement des abonnements de train souhaités. Ceux-ci seront retirés par l'entreprise au guichet de la SNCB. Cette opération, minime en termes de temps, ne devra être effectuée qu'une seule fois par an. L'abonnement annuel ne coûte en effet que le prix de 9 mois au tarif de l'abonnement mensuel.

Personnes concernées: l'entreprise

Coût de la mesure: néant

Calendrier: septembre 2003

Chapitre 2^{ème} – Déplacements professionnels

1. CARSHARING (MESURE 9)

Cambio est un système de location de voitures perfectionné, souple et moins cher pour les usagers quotidiens que les systèmes traditionnels de location. Il offre un service alternatif et quasi-équivalent à la possession d'une voiture privée, puisqu'il permet d'avoir, presque sous la main, la voiture dont on a besoin, quand on en a besoin.

L'économie réalisée par rapport à l'indemnisation des kilomètres générés par l'utilisation du véhicule personnel pour les déplacements professionnels peut être conséquente, d'autant que la majorité des déplacements professionnels ont lieu à Namur, vers des lieux qui ne sont pas toujours accessibles en transport en commun.

La réservation d'une voiture peut se faire même quelques minutes avant le départ. Divers modèles de véhicules sont disponibles selon le volume souhaité.

Le paiement tient compte de la durée de l'utilisation et du nombre de kilomètres parcourus. La location inclut l'essence, l'assurance omnium et la responsabilité civile ainsi que les entretiens, le nettoyage, un service d'assistance en cas de panne, ... La location de nuit ne prend en compte que le nombre de kilomètres parcourus, et non le temps utilisé. Un parking est réservé à la station de covoiturage.

4 stations de carsharing sont actuellement en place à Namur. La plus proche se trouve à proximité de la gare, rue Paul Borgnet (station Porte de Fer). Une autre se situe place Joséphine Charlotte à Jambes (station Charlotte).

Un essai du système de carsharing, durant une période d'une année, sera réalisé. Un tarif préférentiel pour l'essai de la formule est possible (tarif Start).

Si le système du carsharing fonctionne et que l'évaluation de son utilisation s'avère positive, il y aura lieu de modifier le type d'abonnement vers une structure tarifaire moins onéreuse en fonction du nombre de kilomètres parcourus.

Personnes concernées: l'entreprise

Coût de la mesure: Caution: 0 euro (tarif Start)

Frais d'activation et abonnement annuel: 100 euros

Coût kilométrique et horaire: 1.000 euros par an (estimation sur base de 100 heures de location et 1.000 kilomètres parcourus)

Calendrier: septembre 2003

2. DEUX-ROUES MOTORISÉS D'ENTREPRISE (MESURE 10)

Les déplacements au sein de l'agglomération namuroise sont grandement facilités par la présence d'un réseau en transport en commun dense. La présence d'un tel réseau ne signifie cependant pas la possibilité pour les employés d'avoir, pour l'ensemble des destinations, des liaisons pertinentes en transport en commun. L'utilisation de la voiture pour ces déplacements est fortement préjudiciable à la gestion du parking de l'Union et à la politique de mobilité de la ville de Namur.

La mise à disposition, pour les employés, de véhicules deux-roues motorisés permettra de libérer des emplacements de parcage.

Ce véhicule pourra être repris chaque soir par les employés résidant à Namur afin qu'ils puissent retourner à leur domicile.

Personnes concernées: 24 conseillers / 2 employés résidant à Namur

Coût de la mesure: 6.000 euros, TVA comprise par véhicule²⁸, soit 2.000 euros par an (à amortir sur 6 ans).

Calendrier: septembre 2003

3. DEPLACEMENTS PROFESSIONNELS A VELO

BICYCLETTES D'ENTREPRISE (MESURE 11)

L'utilisation du vélo dans le cadre des déplacements professionnels doit être encouragée. La localisation de l'entreprise, en milieu urbain, et des lieux de destination des déplacements professionnels, situés principalement dans l'agglomération de Namur, sont deux facteurs-clés permettant à la bicyclette d'être une réelle alternative aux déplacements motorisés.

La mise à disposition de deux vélos d'entreprise, au moins dans un premier temps, permettra d'assurer aux employés un accès aisé à ce mode de transport.

L'entretien des vélos d'entreprises, la mise à disposition d'emplacements de stationnement réservés pour les vélos dans le parking de l'Union, ainsi que la fourniture d'accessoires (cadenas, casques, gilets réfléchissants, sacs de vélos, ...) seront assurés.

Personnes concernées: 24 conseillers

Coût de la mesure: leasing (assurance comprise): 300 euros par an par bicyclette, soit 600 euros par an
équipement: 100 euros par an

Calendrier: septembre 2003

INDEMNISTATION DES DEPLACEMENTS EN BICYCLETTES (MESURE 12)

L'indemnisation kilométrique des déplacements professionnels effectués en bicyclette peut assurer le développement de l'utilisation de ce mode de transport. Un indemnité de 0,15 euro du kilomètre sera octroyée aux employés sans que cela ne soit considéré comme une partie de la rémunération.

Personnes concernées: 24 conseillers

Coût de la mesure: 0,15 euro x 1.000 kilomètres en moyenne (hypothèse) par an = 150 euros par an

Calendrier: septembre 2003

²⁸ BMW C1, prix de base.

4. BILLETERIE (MESURE 13)

Pour simplifier l'utilisation des transports en commun urbains et en encourager l'utilisation pour les déplacements professionnels, la mise à disposition de billets de transport en commun urbains au sein de l'entreprise est une solution efficace. Cette mesure constitue une simple avance du remboursement effectué classiquement pour les déplacements professionnels. Son coût est donc nul. Une promotion importante de cette mesure est à envisager pour qu'elle soit connue de l'ensemble des employés devant se déplacer au sein de l'agglomération namuroise. Une mesure similaire pourrait être envisagée pour les billets de train (RailPass).

Personnes concernées: l'entreprise

Coût de la mesure: néant (avance sur remboursement)

Calendrier: septembre 2003

Chapitre 3^{ème} – Déplacements des visiteurs

1. FICHE D'ACCESSIBILITE (MESURE 14)

La fiche d'accessibilité est un document présentant l'ensemble des possibilités pour se rendre sur le lieu de l'entreprise. Cette fiche d'accessibilité a déjà été réalisée pour les employés de l'Union, afin de les aider à compléter le questionnaire d'enquête préalable à la réalisation de ce plan. Le nombre d'emplacements de stationnement pour les visiteurs étant limité, cette fiche sera adaptée pour renforcer l'attractivité des transports en commun et de la multimodalité et guider au mieux les visiteurs vers les parkings de dissuasion ou les parkings payants du centre-ville de Namur.

Cette fiche sera diffusée le plus largement possible, dès l'installation de l'entreprise sur le nouveau site, de manière à ce que chaque visiteur potentiel connaisse les alternatives le plus rapidement possible (diffusion auprès de l'ensemble des 262 administrations communales, des cabinets, des administrations régionales et des autres associations entretenant des liens avec l'Union des Villes et Communes de Wallonie). La présence de la fiche d'accessibilité sur le site internet de l'Union sera un élément important pour la diffusion de l'information.

Personnes concernées: l'ensemble des visiteurs du site de l'Union

Coût de la mesure: 500 euros (copie et envoi de la fiche d'accessibilité)

Calendrier: septembre 2003

2. CHOIX DES SITES DE FORMATIONS (MESURE 15)

L'accessibilité des sites de formations n'est actuellement pas multimodale. Cet état de fait oblige les visiteurs à venir sur les lieux de formations en automobile.

Une attention particulière doit être apportée au caractère multimodal de l'accessibilité des sites de formations, pour permettre aux visiteurs qui le souhaiteraient de s'y rendre par des modes alternatifs.

A terme, un catalogue de lieux de formations accessibles sera réalisé, accompagné d'une fiche d'accessibilité renseignant les moyens pour se rendre sur ces lieux. Elle sera mise à disposition de chacun sur le site internet de l'Union.

Un essai de cette mesure pourrait être effectué lors des formations organisées par la Cellule Mobilité de l'Union en 2003 et 2004. Une évaluation préalable sera effectuée avant un éventuel élargissement de la mesure.

Personnes concernées: les visiteurs des formations organisées par l'Union

Coût de la mesure: néant

Calendrier: expériences pilotes en 2003-2004

3. COVOITURAGE (MESURE 16)

Les formations organisées par l'Union des Villes et Communes de Wallonie s'adressent principalement aux membres des administrations communales. Il apparaît que, lors de la plupart des formations, des comportements de covoiturage sont observés entre membres d'une même administration communale.

Pour encourager ce comportement, l'Union mettra en évidence, auprès des différents participants, la proximité d'autres participants via un courrier électronique. Cette méthode, qui

demande peu d'investissements en temps et n'implique aucune obligation aux personnes concernées, permettra cependant de promouvoir des comportements alternatifs.

Un essai de la mesure sera également effectué lors des formations organisées par la Cellule Mobilité de l'Union en 2003 et 2004. Une évaluation préalable sera aussi effectuée avant un éventuel élargissement de la mesure.

Personnes concernées: les visiteurs des formations organisées par l'Union

Coût de la mesure: néant

Calendrier: expériences pilotes en 2003-2004

4. REMBOURSEMENT DU PARKING DE DISSUASION (MESURE 17)

Les visiteurs du site namurois de l'Union des Villes peuvent générer un flux important de trafic au centre-ville de Namur. Pour éviter ce genre de trafic, la ville de Namur a mis en place un nombre important de mesures pour dissuader la circulation dans le centre. La ville aménage progressivement des parkings de dissuasion en périphérie, avec des liaisons en bus vers le centre.

L'utilisation de ces parkings est à même de réduire une part importante de la congestion du centre et par là même la pollution atmosphérique.

Le parking Saint-Nicolas, situé de l'autre côté de la ceinture périphérique, au niveau de la route de Hannut, sera ouvert dans le courant du mois de juin. Ce parking sera relié au centre par une navette de bus (qui passera par l'arrêt "rue du Premier Lanciers") et coûtera seulement 1,50 euro pour une journée de stationnement si le ticket de bus est poinçonné. Autrement, le parking coûte 1 euro par heure.

L'Union des Villes, en lieu et place du remboursement d'un parking en ouvrage du centre-ville, s'engage à rembourser le parking des visiteurs de l'Union, bénéficiant déjà de cette mesure sur le site bruxellois, uniquement s'il s'agit d'un parking de dissuasion.

Dans la mesure ou seules deux à trois places de stationnement seront réservées aux visiteurs sur le site même de l'Union, cette mesure allègera la pression automobile dans le parking de l'association.

Personnes concernées: les visiteurs de l'Union

Coût de la mesure: 400 euros (en l'hypothèse du même nombre d'heures de stationnement qu'actuellement sur le site bruxellois)

Calendrier: septembre 2003

5. BROCHURE EXPLICATIVE DE LA DEMARCHE DE L'UNION EN FAVEUR DE LA MOBILITE DURABLE (MESURE 18)

La diffusion de la démarche entreprise par l'Union des Villes et Communes de Wallonie permettra une meilleure compréhension des mesures favorisées par l'entreprise. Une brochure explicative distribuée aux visiteurs permettra de faire comprendre la démarche dans laquelle se place l'Union et d'engager une dynamique plus large.

Personnes concernées: les visiteurs de l'Union

Coût de la mesure: 2.500 euros (copie, graphisme et diffusion)

Calendrier: 2004

Chapitre 4^{ème} – Mesures transversales

1. MISE EN PLACE D'UN COORDINATEUR DE MOBILITE AU SEIN DE L'ENTREPRISE (MESURE 19)

Le coordinateur de mobilité a comme responsabilités: la planification, la mise en place et l'évaluation de l'ensemble des activités de promotion d'une mobilité durable.

Il a pour rôle d'être l'interface entre la direction et les employés et d'assurer la liaison entre l'entreprise, les pouvoirs publics, les transports publics et les autres sociétés ou organisations concernées par la problématique de la mobilité de l'entreprise ou par les actions que celle-ci souhaite mettre en place (développement du Plan de déplacements, concertation avec les acteurs de mobilité, ...).

Il a aussi pour mission d'assurer une communication continue des développements du Plan de déplacements, d'adapter les objectifs et les mesures en fonction de l'évolution de l'entreprise.

Il donne de plus des conseils et les modalités pratiques pour assurer les déplacements professionnels par des modes de transport durables.

Il diffuse les renseignements relatifs à l'accessibilité du site de l'Union et de ses activités aux visiteurs extérieurs.

La Cellule Mobilité assura ce rôle.

Personnes concernées: l'entreprise

Coût de la mesure: néant

Calendrier: immédiat

2. GESTION DU STATIONNEMENT (MESURE 20)

En Belgique, 72 % des travailleurs se rendent en voiture sur leur lieu de travail lorsqu'ils sont certains d'avoir à disposition une place de stationnement. Ils ne sont plus que 59 % lorsqu'ils ne disposent pas d'un emplacement de parking assuré sur leur lieu de travail. Lorsqu'en plus le stationnement est rendu difficile aux alentours de l'entreprise, la part des travailleurs se rendant sur leur lieu de travail en voiture diminue à 45 %. Le stationnement est donc un instrument déterminant pour le changement modal.

Le nouveau site de l'Union se caractérise par un nombre faible d'emplacements de stationnement. 30 places sont en effet disponibles. Il n'est donc pas possible de garantir une place de stationnement à chaque employé.

Parmi ces 30 places, 2 sont d'ores et déjà réservées pour le stationnement du Président de l'Union et du Président de la Fédération des CPAS. 5 places sont réservées pour les livraisons et les visiteurs de l'Union.

23 places sont donc disponibles pour le personnel de l'Union. Afin de promouvoir des comportements durables, les employés faisant du covoiturage seront assurés de trouver un emplacement de parking. 5 emplacements de stationnement leur seront réservés. 2 emplacements de stationnement vont également être réservés pour les Services Formation de l'association.

Il reste donc, pour le stationnement classique et individuel, 16 emplacements de stationnement.

Ces 16 emplacements sont dès à présent insuffisants pour faire face à la demande de stationnement des employés de l'Union. Les perspectives de stationnement vont être d'autant plus limitées lors des extensions de l'équipe de l'Union, à moins d'élaborer un mécanisme de gestion.

Ces 16 emplacements seront attribués: d'une part aux employés répondant à certains critères d'ancienneté et d'autre part, selon une rotation plus ou moins grande.

Des places de parking seront attribuées aux employés ayant signé un contrat avant 2000, qui résident à Bruxelles, ancien lieu de travail, ou dont la durée de déplacement en train vers Namur est supérieure à 1 heure.

Ces employés disposeront d'une place de stationnement réservée dans le parking de l'Union. Toutefois, un emplacement de stationnement ne peut être attribué à un employé travaillant moins de 4 jours par semaine.

Cette mesure pourrait être élargie à un certain nombre d'employés dont les alternatives en transport en commun ne sont pas efficaces. Les places de stationnement restant sont vouées à la rotation.

Le nombre d'emplacements de parking attribués n'est pas fixé et une évaluation sera effectuée au 31 octobre 2003. Selon l'occupation du parking après la stabilisation des comportements en termes de déplacements domicile-travail, un mécanisme complémentaire de gestion pourrait être envisagé si la pression automobile sur le site s'avère trop forte: la mise en place de points-parking.

Les employés de l'Union n'ayant pas d'emplacement attribué recevraient un certain nombre de points-parking par an. Chaque point donnerait droit à un jour de stationnement.

Ces points constituent une réserve pour les employés afin qu'ils puissent venir occasionnellement en voiture à l'Union en fonction de leurs besoins. L'opportunité de valoriser les points-parking non utilisés pourrait alors être envisagée.

Personnes concernées: l'entreprise

Coût de la mesure: néant

Calendrier: immédiat

3. TELETRAVAIL (MESURE 21)

Le télétravail est un travail non lié à un emplacement ou à un horaire et recourant à la technologie de l'information et de la communication.

Généralement, il se pratique sous la forme d'un (ou de plusieurs) jour(s) par semaine de travail à domicile ou dans un autre endroit.

Les expériences menées en la matière (une nouvelle expérience est annoncée au sein de l'administration régionale) montrent des effets positifs de cette organisation du travail en termes d'efficacité et de productivité, tout en permettant de concilier au mieux, pour

l'employé, la vie active et familiale. La réduction du stress lié aux déplacements est également apparue, en plus de la réduction des indemnités kilométriques à ristourner aux employés.

Cette mesure permet de réduire les déplacements domicile-travail des employés.

Une réflexion sera menée sur les formes de télétravail qui seront mises à l'essai au sein de l'Union des Villes et Communes de Wallonie, selon des modalités particulières à définir, comme par exemple un jour de télétravail par semaine.

Le télétravail ne concerne en effet qu'un nombre limité de tâches et de personnes pouvant les effectuer; il s'agit de tâches à réaliser avec une certaine autonomie et pour lesquelles un contrôle peut être effectué.

Personnes concernées: l'entreprise, en fonction des besoins et des tâches spécifiques définies

Coût de la mesure: néant

Calendrier: immédiat

4. INFORMATION AU PERSONNEL SUR L'IMPACT FISCAL DES MESURES (MESURE 22)

Les nouvelles mesures mises en œuvre dans le cadre du déménagement à Namur et dans le cadre du Plan de déplacements d'entreprise ont un impact important pour les employés en matière de fiscalité. Si la plupart des mesures sont immunisées fiscalement, certaines doivent être déclarées. Des bénéfices peuvent être retirés par certains employés de l'Union s'ils déclarent ou non leurs frais réels.

Une séance d'information sera réalisée pour informer au mieux les employés de l'Union sur les modifications induites.

Personnes concernées: l'entreprise

Coût de la mesure: néant

Calendrier: septembre 2003

Chapitre 5^{ème} – Tableau synthétique des mesures

Le tableau suivant récapitule l'ensemble des mesures du Plan de déplacements.

Mesures	Type de mesures ²⁹	Type de déplacements concernés	Objectifs	Coût annuel	Effets induits ³⁰	
					CT	
0. Remboursement 100 % des transports publics	Pull	Domicile-travail	Promotion modes alternatifs	40.300 euros	CT	+++
1. Information personnalisée sur les possibilités de se déplacer autrement	Pull	Domicile-travail	Information	/	CT	+
2. Covoiturage	Pull	Domicile-travail	Promotion modes alternatifs	16.000 euros	MT	++
3. Centrale régionale de covoiturage	Pull	Domicile-travail	Promotion modes alternatifs	3.500 euros	CT	+
4. Garantie de retour	Pull	Domicile-travail	Promotion modes alternatifs	10.000 euros	CT	+
5. Indemnisation des déplacements vers le nœud multimodal pertinent	Pull	Domicile-travail	Promotion modes alternatifs	11.500 euros	MT	+
6. Parking de la gare de départ	Pull	Domicile-travail	Promotion modes alternatifs	2.000 euros	CT	++
7. Indemnisations particulières	Pull	Domicile-travail	Promotion modes alternatifs	48.900 euros	CT	-
8. Paiement préalable des abonnements de transport en commun	Pull	Domicile-travail	Promotion modes alternatifs	/	CT	+
9. Carsharing	Pull	Professionnels	Mesures préventives	1.100 euros	CT	0
10. Deux-roues motorisés d'entreprise	Pull	Domicile-travail / Professionnels	Mesures préventives	2.000 euros	MT	+++
11. Bicyclettes d'entreprise	Pull	Professionnels	Promotion modes alternatifs	700 euros	CT	+
12. Indemnisation des déplacements en bicyclette	Pull	Professionnels	Promotion modes alternatifs	150 euros	CT	++
13. Billetterie	Pull	Professionnels	Promotion modes alternatifs	/	CT	+
14. Fiche d'accessibilité	Pull	Visiteurs	Information	500 euros	CT	+
15. Choix des sites de formations	Push	Visiteurs	Mesures préventives	/	LT	+++
16. Covoiturage	Pull	Visiteurs	Promotion modes alternatifs / Mesures préventives	/	LT	+
17. Remboursement du parking de dissuasion	Push	Visiteurs	Promotion modes alternatifs	400 euros	CT	++
18. Brochure explicative de la démarche de l'Union en faveur de la mobilité durable	Pull	Visiteurs	Sensibilisation	2.500 euros	MT	+

²⁹ Mesures pull: incitants; mesures push: contraintes.

³⁰ CT: court terme; MT: moyen terme; LT: long terme. Indique le moment où les mesures concernées peuvent prendre pleinement leurs effets et modifier les comportements. L'échelle symbolique (de - à +++) présente la valeur relative des mesures qui peuvent être escomptées au moment où la mesure sera pleinement développée.

19. Mise en place d'un coordinateur de mobilité au sein de l'entreprise	Pull	Domicile-travail Professionnels / Visiteurs	Information	/	CT	++
20. Gestion du stationnement	Push	Domicile-travail / Professionnels / Visiteurs	Promotion modes alternatifs	/	LT	+++
21. Télétravail	Pull	Domicile-travail / Professionnels / Visiteurs	Mesures préventives	/	LT	+++
22. Information au personnel sur l'impact fiscal des mesures	Pull	Domicile-travail / Professionnels / Visiteurs	Information	/	CT	0

Le récapitulatif met en évidence l'importance des mesures incitatives présentes dans le Plan de déplacements (mesure pull), alors que les mesures restrictives sont pratiquement inexistantes (mesures push).

Les mesures présentent un juste équilibre entre les mesures d'information, de sensibilisation et les mesures actives en matière de promotion des modes alternatifs permettant de modifier favorablement la part modale des transports en commun et des modes lents. Plusieurs mesures sont proactives et ont pour objectif de prévenir l'apparition même du besoin de mobilité ou de le réduire.

En termes d'effets induits, plusieurs mesures permettent d'attendre à court terme des effets importants. D'autres mesures, plus modestes, n'induisent cependant pas d'effet important à elles seules ou à court terme. La complémentarité des mesures permet cependant d'espérer des effets induits non négligeables. L'inscription du Plan de déplacements dans la durée permettra aux objectifs du plan d'être atteints.

Chapitre 6^{ème} – Objectifs opérationnels

Les mesures complémentaires au remboursement des déplacements en transport en commun peuvent apporter des résultats importants qui sont maintenant connus.

Les objectifs déterminés dans la troisième partie peuvent être atteints à travers ces mesures. Les résultats du Plan de déplacements ne seront cependant pas immédiats. Il y a donc lieu d'échelonner les objectifs poursuivis.

Objectif n° 1: la répartition modale 60 / 40 en faveur des transports en commun doit être maintenue.

- Atteindre la répartition 50 / 50 dès l'installation de l'Union à Namur;***
- Augmenter progressivement la répartition modale en faveur des transports en commun durant l'année 2004 à la faveur de l'extension du Plan de déplacements et de l'équipe de l'Union;***
- Atteindre la répartition voulue dès 2005.***

Objectif n° 2: la répartition modale de la voiture en matière de déplacements professionnels doit diminuer fortement. La voiture ne doit plus être considérée comme le seul mode de transport disponible pour se rendre sur les lieux de destination de ces déplacements.

- Réduire la part modale de la voiture sous la barre des 80 % à la fin de l'année 2003;***
- Passer sous les 70 % de part modale de la voiture en 2004.***

Objectif n° 3: l'information des visiteurs de l'Union en matière d'accessibilité du site doit être multimodale. La diffusion d'informations relatives aux modes alternatifs à la voiture doit être assurée.

- Mettre en place les structures d'information dès l'arrivée de l'entreprise sur le nouveau site de l'Union.***

Objectif n° 4: le caractère multimodal de l'accessibilité aux lieux de formations doit devenir un critère de choix de ces lieux de formations, afin que la voiture ne soit pas la seule alternative pour s'y rendre.

- Evaluer fin 2004 les expériences pilotes mises en place dans le cadre des formations de la Cellule Mobilité;***
- En fonction des résultats de l'évaluation, mettre en place le catalogue des lieux accessibles de manière multimodale;***
- Evaluer en 2005 l'opportunité d'étendre les mesures en faveur des visiteurs de formations à toutes ou à une partie des formations organisées par l'Union des Villes et Communes de Wallonie.***

PARTIE 5^{EME} – RESULTATS PERSONNALISES POUR LES DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL

La diffusion, auprès des 45 employés de l'Union des Villes et Communes de Wallonie, d'une information personnalisée sur les différents moyens de transport permettant d'atteindre le nouveau site de l'entreprise permettra à chaque personne d'avoir une information la plus complète et la plus fiable possible sur les alternatives existantes pour son trajet domicile-travail.

Ces conseils s'attachent à présenter des alternatives réalistes, aussi bien en termes de temps que de distance et de nombre de ruptures de charge.

Section 1^{ère} – Méthodologie

L'ensemble des alternatives possibles a été envisagé:

- l'utilisation du train, avec toutes les possibilités plausibles en matière de pré- et de post-acheminement;
- l'acheminement par bus, directement ou en complément du train;
- la pratique de la marche à pied ou du vélo;
- la pratique du covoiturage pour les utilisateurs souhaitant prendre leur voiture pour se rendre sur le nouveau site de l'Union, de manière à ne pas décourager les employés souhaitant déjà utiliser des modes durables (selon les résultats de l'enquête);
- l'utilisation de la voiture.

Pour chacun des modes présentés, les horaires (en adéquation avec l'horaire flottant de l'entreprise), la distance du déplacement, le temps de trajet et le coût du transport pris en charge par l'entreprise sont affichés.



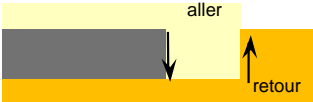

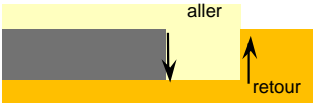



La compilation des données SNCB, TEC et STIB a été réalisée avec l'aide de la Cellule Mobilité de la SNCB. Pour chacun, la gare la plus proche³¹ a été déterminée et la possibilité pour les employés de pré-acheminement par bus a été évaluée.

³¹ IC/IR généralement sauf en ce qui concerne les points d'arrêt avec liaison omnibus vers Namur.

Section 2^{ème} – Fiches individuelles

Les fiches individuelles ont été distribuées aux membres du personnel.

La fiche a la forme suivante:

Nom: XXX		Temps	Indemnisation
 EN TRAIN	Pré-Acheminement: x km	 X'	X euros
			
	Déplacement principal: x km	 X'	X euros
			
	Post-Acheminement: x km	 X'	
	TOTAL: x km	X'	Total: X euros
 COVOITURAGE	Coordonnées co-voitureur: détour et contrainte éventuels	X'	Total: X euros
 EN VOITURE	Itinéraire sommaire: x km	X'	Total: 0 euro Coût: X euros

Les résultats présentés pour chacun sur ces fiches mettent en évidence:

- l'efficacité de la desserte en train pour 26 employés;
- parmi ces employés, la desserte en transport en commun est suffisante pour assurer le préacheminement en transport en commun pour 8 d'entre eux, la marche à pied ou un mode doux convient à 4 employés. Les 14 autres employés doivent se rendre à la gare en voiture. Ces employés peuvent toutefois essayer de trouver un covoitureur sur la base de données de la Centrale wallonne de covoiturage ou lors des développements ultérieurs du Plan de déplacements;
- la proximité du site pour 2 employés namurois, qui peuvent ainsi venir par des modes doux (marche à pied, vélo, cyclomoteur, ...);
- parmi les employés qui n'ont pas accès aux transports en commun ou pour lesquels ceux-ci ne sont pas efficaces (supérieurs à une 1 par trajet), 8 possibilités de covoiturage ont été identifiées.

PARTIE 6^{ème} – GESTION DU PLAN DE DEPLACEMENTS DE L'UNION

Chapitre 1^{er} – Conditions d'octroi et contrôles

Les mesures proposées offrent un large spectre d'indemnisations possibles. Il y a lieu d'établir pour chacune d'entre elles les conditions d'octroi et les mécanismes de contrôle. Il apparaît cependant que toutes ne pourront être vérifiées et que les vérifications ne pourront être journalières. La mise en œuvre du Plan doit être effectuée sur base d'une confiance mutuelle entre employeur et employés.

Le tableau suivant, qui récapitule les 28 mesures proposées, met en évidence les conditions d'octroi des indemnisations et les moyens de contrôle possibles.

Mesures	Conditions d'octroi	Contrôle
0. Remboursement de 100 % des transports publics	Déplacements domicile-travail par chemin de fer Indemnisation accordée à tous, même lorsque les déplacements en train ne sont pas réguliers	Abonnement ou ticket justificatif.
1. Information personnalisée sur les possibilités de se déplacer autrement	/	/
2. Covoiturage	Déclaration du nombre de kilomètres effectués en covoiturage, du détour admis Covoiturage effectué 3 jours par semaine au minimum (sauf conditions exceptionnelles de déplacements professionnels)	Spécification du détour éventuel effectué Vérification du nombre de kilomètres effectués Vérification journalière dans les premiers jours de la mise en place, coups de sonde réguliers ultérieurs Déclaration journalière du covoiturage le cas échéant Voir également "gestion du parking"

3. Centrale régionale de covoiturage	Mesure transitoire Impossibilité de covoiturage "interne" avéré Covoiturage effectué 3 jours par semaine au minimum (sauf conditions exceptionnelles de déplacements professionnels)	Déclaration de covoiturage de la Centrale régionale Déclaration journalière du covoiturage le cas échéant
4. Garantie de retour	Covoiturage de retour impossible pour des raisons non prévisibles à spécifier (maladie, rendez-vous non programmé,...) Modalités de retour (mode) déterminées par le responsable	Demande express au responsable avant le retour Remboursement a posteriori avec souche
5. Indemnisation des déplacements vers le nœud multimodal pertinent	Utilisateurs réguliers des transports en commun	Déclaration du nombre de kilomètres parcourus et du mode utilisé
6. Parking de la gare de départ	Utilisateurs réguliers des transports en commun	Abonnement justificatif
7. Indemnisations particulières	Contrat signé avant 2000 Localisation du domicile/lieu de départ à Bruxelles ou au-delà de l'isochrone 60 minutes autour de Namur Covoiturage effectué 3 jours par semaine au minimum (sauf conditions exceptionnelles de déplacements professionnels)	Spécification du détour éventuel effectué Vérification approximative du nombre de kilomètres effectués Vérification journalière dans les premiers jours de mises en place; coups de sonde réguliers ultérieurs Déclaration journalière du covoiturage le cas échéant
8. Paiement préalable des abonnements de transport en commun	Utilisateurs réguliers des transports en commun	/
9. Carsharing	Déplacements professionnels vers des lieux non accessibles en transport en commun ou cas particuliers à déterminer (urgence, matériel à transporter, ...)	Feuille de prestation en adéquation avec la facture Cambio
10. Deux-roues motorisés d'entreprise	Permis de conduire B depuis 2 ans minimum	Vérification du compteur kilométrique
11. Bicyclettes d'entreprise	/	/
12. Indemnisation des déplacements en bicyclette	Déplacements professionnels de moins de 5 kilomètres	Compteur kilométrique à mettre en place sur le vélo
13. Billetterie	/	/
14. Fiche d'accessibilité	/	/
15. Choix des sites de formations	/	/
16. Covoiturage	/	/
17. Remboursement du parking de dissuasion	Ticket du parking de dissuasion	/

18. Brochure explicative de la démarche de l'Union en faveur de la mobilité durable	/	/
19. Mise en place d'un coordinateur de mobilité au sein de l'entreprise	/	/
20. Gestion du stationnement	<p><i>Emplacements réservés:</i></p> <p>Employés répondant aux critères, covoiturage avéré, Services Formation</p> <p>Abandon de sa place de stationnement attribuée si abonnement aux transports en commun</p> <p><i>Emplacements soumis à la rotation:</i></p> <p>Attribution de points-parking aux employés n'ayant pas d'emplacement réservé</p>	<p>Vérification journalière de l'occupation des emplacements réservés (covoiturage et Services Formation notamment)</p> <p>Points-parking électroniques avec gestion par courrier électronique</p>
21. Télétravail	Tâches et conditions spécifiques à déterminer	Réalisation de l'objectif assigné
22. Information au personnel sur l'impact fiscal des mesures	/	/

Ce tableau présente des pistes de moyens de contrôle et de conditions d'octroi. La souplesse du Plan de déplacements permettra de les adapter aux biais observés ou de les assouplir le cas échéant.

Deux considérations complémentaires s'imposent:

- les mesures doivent être mises en œuvre avec une souplesse importante. Chaque comportement en faveur d'une mobilité durable apporte sa pierre à l'édifice. Il n'est pas nécessaire que l'effort soit quotidien pour être pris en compte et encouragé;
- le coordinateur de mobilité doit être distinct du contrôleur, afin que sa mission d'information et de sensibilisation puisse se poursuivre dans les meilleures conditions. La coordination et la concertation entre ces deux acteurs du Plan de déplacements est évidemment essentielle.

Chapitre 2^{ème} – Evolution et évaluation

Le Plan de déplacements est un instrument prospectif. Il doit être capable de s'adapter aux modifications qui interviennent au sein de l'entreprise: élargissement de l'équipe, changements individuels (déménagement, contraintes nouvelles, ...) Il doit suivre les changements de comportements des employés, mettre en œuvre de nouvelles mesures ou supprimer celles qui ne sont plus pertinentes, ...

L'évaluation annuelle du Plan est donc une nécessité. Les résultats des mesures, l'adéquation entre les mesures proposées et les besoins de l'entreprise et les objectifs assignés, ainsi que la réévaluation éventuelle de ces objectifs doivent faire l'objet d'une attention constante et entrer dans un processus continu.

Le Plan de déplacements doit évoluer avec l'entreprise pour assurer à celle-ci une gestion efficace de ses besoins en mobilité, garante d'une qualité de vie pour tous.

Chapitre 3^{ème} – Développement

La ville de Namur connaît une dynamique importante en matière de gestion de la mobilité. Dotée d'un Plan communal de mobilité depuis 1998, dont la mise en œuvre a déjà débuté et dont les premiers résultats se font sentir, Namur a également entrepris l'étude d'un Plan de déplacements appliqué à son administration communale. La ville compte d'ailleurs sur son territoire plusieurs sociétés ayant entamé l'étude d'un Plan de déplacements, parmi lesquelles le Ministère de l'Équipement et des Transports. Le Plan de déplacements de l'Union va profiter de cette dynamique mais également la renforcer.

Le Plan de déplacements de l'Union a pour ambition, pour permettre la réalisation de ses objectifs, de s'élargir aux îlots avoisinant le siège (Étoile, Célestine, Tanneries, ...) pour créer une dynamique cohérente à l'échelle du quartier.

PARTIE 7^{ème} – CONCLUSIONS

L'Union des Villes et Communes de Wallonie, dans le cadre de son déménagement vers Namur, a décidé d'élaborer un Plan de déplacements d'entreprise, afin de gérer ses besoins en déplacements.

L'association a choisi d'œuvrer à une mobilité durable. Le développement durable est une valeur que veut porter l'Union auprès de ses membres.

Actuellement, la voiture est utilisée pour réaliser la moitié des déplacements générés. Les impacts en termes de qualité de vie sont donc importants.

Le déménagement à Namur va augmenter légèrement la distance des déplacements domicile-travail mais faire diminuer de 120.000 kilomètres par an la distance des déplacements professionnels. Les déplacements des visiteurs de l'entreprise ne vont par contre être modifiés que très marginalement. Une réduction de plus de 100.000 kilomètres par an peut donc être attendue.

Face à ce constat, des objectifs opérationnels ont été élaborés. Ces objectifs s'attachent à privilégier les déplacements effectués avec des modes de déplacements durables:

- conservation d'une répartition modale des déplacements domicile-travail favorable aux transports en commun;
- réduction importante de la part modale de l'automobile dans les déplacements professionnels;
- meilleure prise en compte du critère d'accessibilité pour le choix des lieux de formations;
- meilleure information sur l'utilisation des transports publics pour se rendre sur ces sites.

Le Plan de déplacements a de plus pour ambition de créer une véritable dynamique en termes de mobilité durable dans le quartier du nouveau siège de l'Union.

Une panoplie de mesures complémentaires à l'indemnisation totale des abonnements de transport en commun a été proposée pour que ces objectifs puissent être atteints. Ces mesures concernent à la fois la nécessaire information et la sensibilisation des employés à une mobilité plus durable, des indemnités complémentaires et la mise à disposition de facilités pour chaque type de déplacement. Certaines contraintes devront être mises en place pour gérer au mieux certains facteurs limitant comme le stationnement.

Le Plan de déplacements de l'Union des Villes et Communes de Wallonie se positionne comme un document prospectif et évolutif en faveur d'une mobilité durable pour chacun, pour l'entreprise et pour la société toute entière.