



janvier 2002



EDITORIAL DU PRÉSIDENT

Cher lecteur,

Vous avez devant les yeux la suite de la vision sur la mobilité que notre fédération avait développée il y a deux ans, tant en ce qui concerne l'automobile que le véhicule utilitaire, et dont vous aviez pu prendre connaissance au travers de précédentes éditions¹ de notre brochure.

Nous avons alors esquissé, dans un cadre théorique, la possible évolution de notre mobilité dans les années à venir. Nous avons, en même temps, proposé des mesures précises destinées à améliorer la mobilité des personnes et des marchandises. Convaincus de notre vision de la mobilité, nous avons cette année relevé le défi de transposer dans la pratique les mesures proposées.

Pour ce faire, nous avons interrogé des entreprises et des citoyens de notre pays afin de déterminer comment ils perçoivent et vivent leur mobilité. Il était également important de savoir quelles mesures ils proposent et appliquent déjà pour mettre en place une mobilité et une société durables.

Nos constatations font l'objet de la présente brochure. Celle-ci contient une série de résultats remarquables issus d'une enquête téléphonique sur la mobilité effectuée en octobre 2001 auprès de 1.000 citoyens belges. Nous présentons et commentons en outre plusieurs projets intéressants émanant d'entreprises qui s'efforcent d'organiser le plus efficacement possible le transport de personnes et de marchandises nécessaires à leurs activités.

Enfin, nous avons aussi mis l'accent sur plusieurs projets développés par les pouvoirs publics, en les comparant avec des projets similaires à l'étranger.

Nous espérons ainsi avoir posé, tant pour les autorités que pour les entreprises et les citoyens, une série de jalons qui indiquent la voie à suivre pour arriver à des solutions efficaces en matière de mobilité. Il est en effet de l'intérêt de tous de garantir dans l'avenir à notre société une mobilité durable.

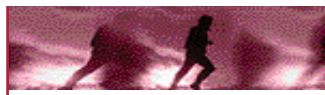
J.-A. Moorkens
Président

¹ FEBIAC-Info n° 44: Le rôle de l'automobile au 21^{ème} siècle (janvier 2000)
FEBIAC-Info n° 46: Le rôle du véhicule utilitaire au 21^{ème} siècle (novembre 2000)



TABLE DES MATIÈRES

EXECUTIVE SUMMARY	3
L'ENQUÊTE DE MOBILITÉ	5
A. LIGNES DIRECTRICES ET MESURES RELATIVES À LA DEMANDE DE MOBILITÉ	10
1. RÉORGANISER LES ACTIVITÉS DANS LE TEMPS ET DANS L'ESPACE	10
ENCOURAGER LE TRAVAIL NON LIÉ AU TEMPS ET AU LIEU (TÉLÉTRAVAIL/TRAVAIL À DOMICILE)	
FLEXIBILISER LES TEMPS DE TRAVAIL DANS LES ENTREPRISES	
ENCOURAGER LE TRANSPORT ET LA DISTRIBUTION DE NUIT DE MARCHANDISES:	
 CAS DAIMLERCHRYSLER BELGIUM ET D'IETEREN	
ENCOURAGER LA FORMATION DE CLUSTERS D'ENTREPRISES ET DE LEURS FOURNISSEURS:	
 CAS VOLVO CARS GAND	
2. LE PARC AUTOMOBILE EXISTANT DOIT ÊTRE UTILISÉ PLUS EFFICACEMENT	18
ENCOURAGER LE CARPOOLING ET L'UTILISATION DU DEUX-ROUES DANS LES ENTREPRISES:	
 CAS COLRUYT	
GROUPEZ LES CARGAISONS DE MARCHANDISES POUR L'APPROVISIONNEMENT DES VILLES ET DES ZONES INDUSTRIELLES:	
 CAS IBM-DELHAIZE	
B. LIGNES DIRECTRICES ET MESURES RELATIVES À L'OFFRE DE MOBILITÉ	22
1. LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DOIVENT ÊTRE COMPLÉTÉES ET UTILISÉES PLUS EFFICACEMENT	
ACCÉLÉRER LA CONSTRUCTION DU RÉSEAU EXPRESS RÉGIONAL (RER), AVEC SUFFISAMMENT DE FACILITÉS DE CORRESPONDANCES ET DE PARKING POUR LES DEUX- ET QUATRE-ROUES (INTERMODALITÉ):	
 CAS MUNICH	
SUPPRIMER LES CHAÎNONS MANQUANTS DANS LE RÉSEAU ROUTIER PRINCIPAL	
DÉSENCLAVER LES PORTS DE FAÇON MULTIMODALE VIA DES LIGNES DE CHEMIN DE FER, DES CANAUX INTÉRIEURS ET DES CORRIDORS POUR CAMIONS	
DOTER LE RÉSEAU ROUTIER ET LES VÉHICULES DE SYSTÈMES D'INFORMATION DE TRAFIC ET DE GUIDAGE VIA LA TÉLÉMATIQUE:	
 CAS "VLAAMS VERKEERSCENTRUM"	
2. L'OFFRE ET LES SERVICES DE TRANSPORTS DOIVENT ÊTRE ÉLARGIS	30
CENTRALISER ET COMMERCIALISER, DANS LES ZONES URBAINES, L'OFFRE DE PRODUITS ET DE SERVICES DE TRANSPORT NOUVEAUX ET EXISTANTS DANS DES "MAGASINS DE MOBILITÉ"	
DÉVELOPPER LE TRANSPORT COMBINÉ DE MARCHANDISES PAR LA CRÉATION DE TERMINAUX MULTIMODAUX POUR CONTENEURS ET L'EXPLOITATION COMMERCIALE DU RAIL ET DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE:	
 CAS JOHNSON CONTROLS AUTOMOTIVE	
EXPÉRIMENTER DES COMBINAISONS PLUS LONGUES DE CAMIONS (CLC) ET DES AUTOMATIC ROAD TRAINS (ART):	
 CAS CLC EN SCANDINAVIE	
CONCLUSION GÉNÉRALE	36



janvier 2002

EXECUTIVE SUMMARY

Mobilité durable

Les citoyens et les entreprises doivent pouvoir décider en toute liberté du moment, du lieu et du moyen de transport utilisé pour leurs déplacements. A certains endroits et à certains moments, ce choix peut être influencé par les autorités, pour autant que des alternatives valables soient disponibles. En effet, les déplacements ne sont en général pas un but en soi: une politique de mobilité ne peut donc pas remettre en question le but du déplacement. Une mobilité durable signifie pour FEBIAC augmenter l'accessibilité et la sécurité routière, sans perdre de vue l'environnement et la convivialité. C'est la raison pour laquelle une extension de l'infrastructure n'est possible qu'à des points noirs existants et dans des territoires économiquement importants. Les chaînons manquants doivent cependant être supprimés et la capacité de l'infrastructure de transport existante doit être mieux utilisée. Ceci nécessite des investissements dans une bonne infrastructure, responsabilité incombant aux autorités. Elles créent ainsi les conditions pour faire de la Belgique une région d'implantation et de distribution attractive.

Multimodal?

Pour nombre de déplacements, la voiture reste un moyen de transport à la fois nécessaire et efficace. La densité croissante du trafic n'est pas encore, ou n'est plus, ressentie –sauf à certains endroits et moments de la journée– comme un problème. C'est ce qui ressort de l'enquête et qu'il faut imputer au manque d'alternatives valables. La voiture –qu'il s'agisse de la voiture personnelle ou d'une voiture de société– est pour la plupart des déplacements la seule option. Ceci nous apprend que taxer plus lourdement les voitures de société n'aura pas d'effet positif sur la mobilité. Le développement et l'offre d'alternatives valables (par exemple le RER) peut, par contre, avoir un impact positif, à condition de les concentrer aux endroits et moments où se produisent des pointes dans la demande de mobilité. Une politique de mobilité multimodale devrait ici pouvoir porter ses fruits.

En ce qui concerne le transport de marchandises sur de courtes distances, il n'existe pas à l'heure actuelle d'alternatives économiquement valables aux camions et camionnettes. Les mesures doivent par conséquent être axées sur une utilisation plus efficace de ces véhicules et de leur capacité de chargement. L'accroissement de la demande de transport sur longue distance devra en partie être absorbée par le transport routier.

Toute politique de mobilité qui se respecte doit se concentrer sur l'aménagement de **bandes de circulation et de corridors séparés pour le trafic de marchandises** le long des axes de circulation les plus denses. **Des Combinaisons plus Longues de Camions (CLC) et des Automatic Road Trains (ART)** pourront y avoir recours. Il faut dès à présent lancer des projets pilotes reposant sur de telles combinaisons. Des expériences pratiques menées en Scandinavie montrent en effet que la mise en œuvre de combinaisons de ce type permet de diminuer le nombre de trajets de camions de 10% et le nombre de kilomètres parcourus de 15%.

Le transport par rail, la navigation intérieure et la navigation côtière se prêtent au transport sur longue distance entre les grands territoires urbains et économiques en Europe et peuvent absorber une part de la croissance attendue. Des **terminaux de transbordement multimodaux** doivent être créés au profit du pré- et post-transport.

Réorganisation dans le temps et l'espace

Les lignes directrices et les mesures en faveur d'une politique de mobilité réalisable sont axées tant sur la demande que sur l'offre de mobilité. La demande de mobilité peut-être réduite ou étalée en réorganisant certaines activités dans le temps et dans l'espace. D'une part, l'établissement du domicile plus près du lieu de travail doit être fiscalement attractif. D'autre part, la demande de mobilité peut être influencée favorablement par des formules de travail flexibles, mais celles-ci ne semblent pas encore être totalement acceptées par la population. C'est ce que nous révèle l'enquête. Principalement en matière de télétravail/travail à domicile, il est nécessaire de sensibiliser les gens afin de les familiariser avec cette forme de travail.

L'introduction du **télétravail/travail à domicile** et le passage de la semaine de 5 jours à la **semaine de 4 jours** pourraient ainsi désengorger l'heure de pointe du soir d'environ 10% des déplacements domicile-lieu de travail. Si, en plus, une partie des personnes professionnellement actives passait d'un régime d'heures fixes à un **régime d'horaires flexibles ou décalés**, les problèmes de files ne seraient certes pas résolus, mais néanmoins fortement limités dans le temps. Le transport de marchandises pourrait, lui aussi, être reporté dans le temps –aux petites heures du matin ou tard dans la nuit– moyennant une adaptation des temps de chargement et de déchargement et des investis-





janvier 2002

sements dans des systèmes de chargement/déchargement ne nécessitant pas de main-d'œuvre. Le **transport et la distribution de nuit** sont déjà appliqués depuis des années dans le secteur automobile. La plupart des concessionnaires disposent d'un sas automatique ou d'un conteneur protégé où les pièces et accessoires automobiles sont livrés et enlevés durant la nuit. Les deux exemples pratiques décrits dans cette brochure, montrent que les systèmes d'approvisionnement nocturne permettent d'éviter chaque année 10.000 trajets de jour. Les distances sur lesquelles les marchandises sont transportées, peuvent être réduites en stimulant le **"clustering" d'entreprises et de leurs fournisseurs**. Le concept du "clustering" fait son chemin dans le secteur automobile. Des unités d'assemblage encouragent leurs principaux fournisseurs à s'implanter à proximité de leurs usines. Les frais de transport, le nombre de véhicules-km parcourus et les retards consécutifs aux problèmes de circulation sont ainsi réduits. Ce concept facilite en outre l'approvisionnement "Just In Time" et "Just In Sequence".

Accroître l'efficience

Le parc automobile existant peut être utilisé plus efficacement. Il faut cependant plus que des problèmes de circulation croissants pour convaincre les gens de faire du **carpooling** ou d'utiliser un **deux-roues** pour se rendre à leur travail. Les carpoolers doivent pouvoir bénéficier d'un traitement fiscal de faveur, mais plus importants encore sont l'organisation et le planning. Les navetteurs intéressés doivent pouvoir se rencontrer sur un marché du carpooling. L'idéal étant qu'il soit organisé conjointement par les pouvoirs publics et les entreprises. Certaines entreprises individuelles réussissent cependant à convaincre leur personnel d'avoir recours au vélo ou au co-voiturage. Ainsi, les diverses initiatives prises dans ce domaine par une chaîne de distribution au bénéfice de son personnel, ont permis d'économiser, en 2000, près de 4 millions de kilomètres.

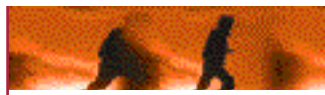
Dans le transport de marchandises aussi, il est encore possible d'augmenter le **volume de chargement des camions et camionnettes**. Il faut pour cela améliorer la communication et la collaboration entre entreprises du secteur du transport ou au sein d'une même chaîne d'approvisionnement. La télématique constitue à cet effet un important levier. Les transporteurs et affréteurs peuvent, via la télématique, ajuster "en temps réel" l'offre à la demande, ce qui permet d'éviter un grand nombre de kilomètres à vide. Pour l'approvisionnement urbain, des partenariats logistiques entre entreprises peuvent donner lieu à une diminution d'un tiers du nombre de trajets parcourus par des camions dans le trafic urbain. Diverses infrastructures de transport doivent être complétées et utilisées plus efficacement. Pour avoir des chances de réussite, un **réseau express régional (RER)**, doit remplir plusieurs conditions: des communications rapides, ponctuelles et fréquentes, mais aussi des facilités de correspondance et de parking pour les deux- et quatre-roues. Il subsiste encore des **chaînes manquants** dans le réseau routier principal. Il faut, principalement dans les territoires à forte densité de trafic comme à proximité de nos aéroports et ports maritimes, les supprimer de toute urgence. Ceci pour le plus grand bien de la mobilité des personnes et des marchandises.

Une capacité routière optimale ne garantit pas pour autant son utilisation efficace. Les **systèmes de télématique embarqués et en bordure de route** doivent contribuer à assurer un déroulement plus fluide du trafic. Le secteur automobile travaille activement à l'intégration de la télématique dans ses véhicules. Celle-ci permet aux occupants de consulter divers services de mobilité: information de trafic, itinéraires alternatifs, systèmes de navigation, assistance en cas de panne ou d'accident,... Les autorités régionales travaillent de leur côté à la mise en place et au développement de centres de guidage du trafic.

CONCLUSION

Cette brochure explique dans quelle mesure les citoyens, les entreprises et les pouvoirs publics sont prêts aujourd'hui à mettre les mesures précitées en pratique. Il est certain que tous ont conscience de la nécessité d'être économes des déplacements et de l'occupation d'espace qu'ils génèrent par leurs activités. Ce processus demande du temps, parce qu'il requiert des efforts et des moyens et doit parfois concilier des exigences contraires. Une collaboration entre tous les acteurs est cruciale.

Les autorités doivent sur ce plan jouer un rôle de précurseur et en faire une priorité. Les exemples pratiques choisis les mettent en tout cas sur la bonne voie et sont prometteurs: de nouvelles formes de travail, une utilisation plus efficace de concepts de transports nouveaux et existants et surtout les progrès technologiques constituent d'importants leviers pour assurer la réussite d'une ambition que chacun partage: garantir une mobilité durable pour notre société.



L'ENQUÊTE DE MOBILITÉ

L'enquête de mobilité a été réalisée en octobre 2001 par le bureau d'enquête "Dedicated Research" auprès d'un échantillon représentatif (1000 interviews téléphoniques) de la population belge "active et mobile". Le bureau a plus précisément interrogé des personnes qui se déplacent (ou doivent se déplacer) (quasi) quotidiennement, et qui sont en mesure de choisir en toute autonomie entre transport public et transport individuel. C'est la raison pour laquelle le groupe d'âge 16-75 ans a été choisi.

Profil de mobilité du Belge

Le profil de mobilité général se situe dans la ligne de ce que d'autres enquêtes récentes¹ ont révélé et est donc traité de manière succincte.

Moyens de transport utilisés

La voiture est choisie comme moyen de transport dans 71% des déplacements, suivie par les transports publics (31%) et les deux-roues/à pied (26%). En moyenne, 1,3 moyens de transport sont combinés: les déplacements ne se font donc pas réellement de manière multimodale. Le *tableau a* montre aussi la répartition modale par motif de déplacement.

Les déplacements pour se rendre à l'école ou à des fins de loisirs combinent en moyenne 1,5 moyens de transport par rapport à 1,2 pour les déplacements domicile-lieu de travail: ces derniers se font essentiellement en voiture. 82% des professionnellement actifs –environ la moitié des personnes interrogées– sont des automobilistes navetteurs.

• *Tableau a: Moyens de transport utilisés par motif de déplacements*

	total	vers le travail	courses	vers l'école	loisirs
voiture	71%	82%	63%	43%	73%
transports publics	31%	18%	24%	71%	47%
bus:	13%	6%	15%	32%	20%
tram/métro:	10%	6%	6%	15%	10%
train:	8%	6%	3%	24%	17%
à pied	13%	6%	19%	15%	15%
deux-roues	13%	9%	17%	22%	18%
vélo:	11%	7%	15%	18%	17%
moto/scooter:	2%	2%	2%	4%	1%
autres	2%	1%	-	-	-
total	130%	116%	123%	151%	153%

Source: Dedicated Research

En moyenne, un Belge "actif" parcourt environ 40 km par jour, ce qui lui prend 52 minutes. 3 Belges sur 4 prennent la route 5 jours par semaine.

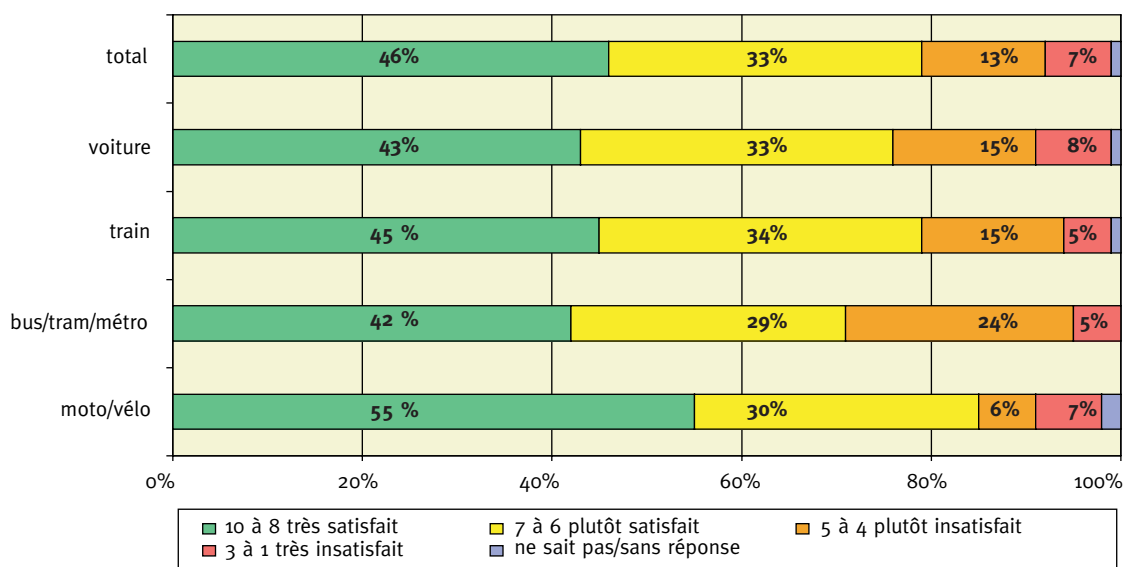
Les raisons du déplacement *le plus souvent citées* sont les courses (58%), le travail (52%) et les loisirs (33%). L'approvisionnement des ménages engendre donc plus de déplacements que les activités professionnelles. Si l'on s'enquiert du *principal* motif de déplacement, le travail vient en première place (40%), suivi par le shopping (24%) et le trajet vers l'école/l'université (10%).

Satisfaction des navetteurs quant à leur mobilité

Dans l'ensemble, les navetteurs belges paraissent satisfaits de leur mobilité. Lorsqu'il leur a été demandé de donner une cote de satisfaction concernant l'accessibilité de leur lieu de destination quotidien (travail, école ou autre), plus de trois quarts des personnes interrogées ont répondu qu'ils étaient raisonnablement (score 6) à très satisfaits (score 10) (*voir graphique a, p. 6*). A noter aussi que ce score ne varie que peu en fonction du moyen de transport utilisé. Les motocyclistes et les cyclistes sont les plus satisfaits.

¹ Enquête nationale de mobilité auprès des ménages belges, 1998-1999; Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen, 1994-1995.

• Graphique a: Quel est le degré de satisfaction des navetteurs concernant l'accessibilité de leur lieu de destination quotidien? (travail, école ou autre)



Source: Dedicated Research

Ces résultats contrastent avec l'image que l'on se fait en général du "problème de mobilité", mais se situent dans le droit fil de ce que l'enquête de Tests-Achats a révélé en mars 2001¹. Quelques nuances doivent cependant y être apportées.

La moitié des personnes interrogées citent les

embouteillages comme étant un facteur important qui les gêne dans leurs déplacements. C'est aussi le principal facteur pour 36% des personnes interrogées. Le manque de courtoisie et le comportement égoïste d'autres automobilistes sont également très mal ressentis (voir tableau b).

• Tableau b: Quels sont les facteurs qui vous gênent dans vos déplacements vers votre lieu de destination habituel?

	facteurs les plus cités	facteur principal
les embouteillages/la circulation en général	49%	36%
la saturation du réseau routier	20%	5%
le manque de courtoisie des autres automobilistes	14%	7%
les comportements égoïstes	8%	2%
le mauvais temps/les intempéries	8%	2%
le manque de ponctualité des transports en commun	6%	3%
le manque de transports en commun	5%	2%
les accidents	5%	
le (la) mauvais(e) réglage/synchronisation des feux de circulation	4%	2%
le manque de connexion avec les transports en commun	4%	2%
la proximité des écoles	4%	1%
la concentration du trafic à un même moment de la journée	4%	
le manque d'espaces réservés aux deux-roues	3%	2%
le manque de confort des transports en commun	3%	
autres	13%	18%
ne sait pas/pas de réponse	12%	17%
total	162%	100%

Source: Dedicated Research



Les problèmes de circulation contribuent en outre à augmenter d'environ 50% la durée du déplacement vers le lieu de destination habituel. Le *tableau c* montre que ces retards sont les plus importants chez les usagers des bus, tram et métro et quasiment inexistant chez les utilisateurs de deux-roues.

Vu la cote de satisfaction que les personnes interrogées ont donnée, l'on peut conclure que ces pertes de temps ne sont pas encore –ou ne sont plus– perçues comme gênantes. Apparemment, l'on s'accommode de la situation actuelle ou l'on fait la file confortablement.

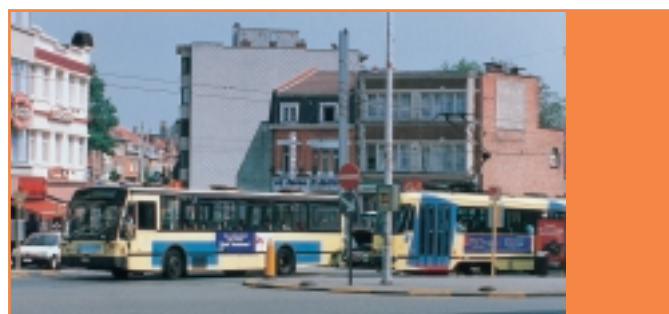
• *Tableau c: Les déplacements pendulaires sans et avec problèmes de circulation*

Moyen de transport principal pour aller au travail/à l'école	distance (aller)	durée sans problèmes de circulation	vitesse sans problèmes de circulation	durée avec problèmes de circulation "normaux"	vitesse en cas de problèmes de circulation
auto	29 km	25 minutes	70 km/h	39 minutes	45 km/h
vélo	6 km	17 minutes	21 km/h	18 minutes	20 km/h
moto/scooter	16 km	19 minutes	51 km/h	22 minutes	44 km/h
bus	16 km	25 minutes	38 km/h	39 minutes	25 km/h
tram/métro	15 km	26 minutes	35 km/h	42 minutes	21 km/h
train	47 km	42 minutes	67 km/h	53 minutes	53 km/h
moyenne	24 km	25 minutes	58 km/h	37 minutes	39 km/h

Source: Dedicated Research

Dans quelle mesure le navetteur est-il disposé à laisser plus souvent sa voiture à la maison?

Les automobilistes navetteurs considèrent surtout la voiture comme un moyen de transport confortable et rapide. Le manque d'alternatives de transport (valables) n'arrive qu'en troisième place comme raison d'utiliser la voiture (*voir tableau d*).



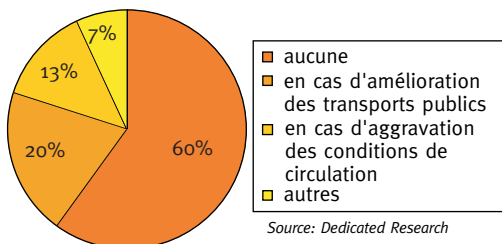
• *Tableau d: Raisons les plus souvent citées pour l'utilisation de la voiture dans les déplacements quotidiens*

je trouve cela plus confortable	39%
c'est la manière la plus rapide de me rendre à mon travail	31%
les connexions des transports en commun sont mauvaises ou insuffisantes	22%
j'en ai absolument besoin dans l'exercice de mon activité professionnelle	21%
les autres moyens de transport ne m'offrent pas encore un gain de temps suffisant par rapport à la voiture	20%
j'aime rouler en voiture	19%
c'est dans la voiture que je me sens le plus en sécurité	9%
j'ai une voiture de société, il est normal que je l'utilise	8%
dans ma voiture, je "décomprime"	8%
j'en ai besoin pour mes déplacements privés pendant la journée	7%

Source: Dedicated Research



• Graphique b: A quelles conditions les navetteurs envisageraient-ils d'utiliser un peu moins souvent leur voiture

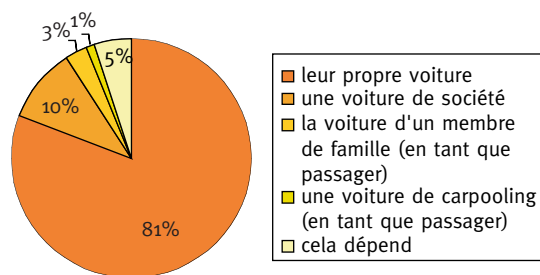


Le graphique b montre qu'un cinquième des navetteurs envisage donc d'utiliser un peu moins leur voiture si de meilleures correspondances train, bus ou tram leur sont offertes. Ce pourcentage paraît faible, mais est en tout cas suffisant pour balayer de la route une bonne partie des embarras de circulation aux heures de pointe. Certains experts estiment en effet qu'une diminution de 10% du nombre de voitures dans le flux de trafic peut donner lieu à une réduction plus que proportionnelle (jusqu'à 40%) du nombre de files.

La voiture de société est-elle dès lors responsable du fait que 60% des gens ne sont pas vraiment désireux de réduire un tant soit peu leur recours à la voiture? Non. 10% "seulement" des automobilistes navetteurs professionnellement actifs affirment disposer d'une voiture de société (au nom de la firme ou d'une société de leasing). La voiture personnelle s'arrogé donc la part du lion dans les déplacements pendulaires, comme le montre le graphique c.



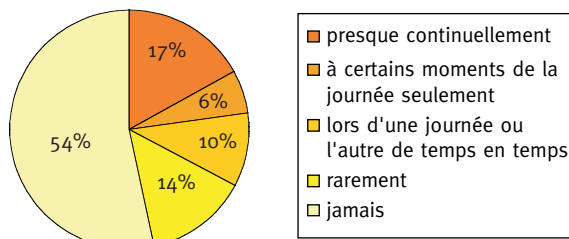
• Graphique c: La voiture des navetteurs professionnellement actifs est:



Pour beaucoup d'activités professionnelles, la voiture est bien plus qu'un simple moyen d'effectuer des navettes (voir graphique d). Un quart des professionnellement actifs doit utiliser la voiture pour des déplacements professionnels pendant la journée (visiter des clients, se rendre à des réunions,...).



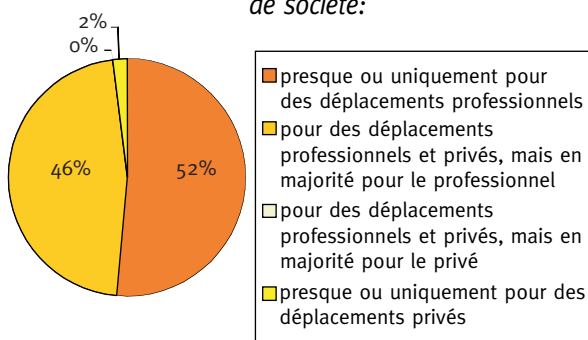
• Graphique d: Combien de fois devez-vous, en dehors de votre trajet domicile-lieu de travail, effectuer des déplacements professionnels durant la journée?





Pour les utilisateurs, la voiture de société est surtout un instrument de travail, c'est ce que montre clairement le graphique e:

- Graphique e: Les actifs utilisent leur voiture de société:



Source: Dedicated Research



CONCLUSION

Beaucoup de gens peuvent, doivent et veulent utiliser la voiture, les professionnellement actifs en premier. Bien que leurs déplacements leur prennent environ moitié plus de temps du fait des embarras de circulation, ils se déclarent en fin de compte assez satisfaits de leur "automobilité". Le souci principal des autorités doit donc être de veiller à ce que cette mobilité puisse s'effectuer, aujourd'hui et dans le futur, dans les meilleures conditions possibles. Les mesures doivent en premier lieu viser à fluidifier le trafic automobile. Ceci peut se faire d'une part en

adaptant la demande de mobilité et d'autre part en optimisant la capacité de l'infrastructure.

Les résultats montrent en outre clairement que la voiture de société est pour 98% des utilisateurs avant tout un outil de travail. Si les autorités voulaient taxer plus lourdement les voitures de société, la mobilité n'en serait pas améliorée. La pression fiscale, par contre, serait alourdie tant pour l'employeur que pour l'employé.

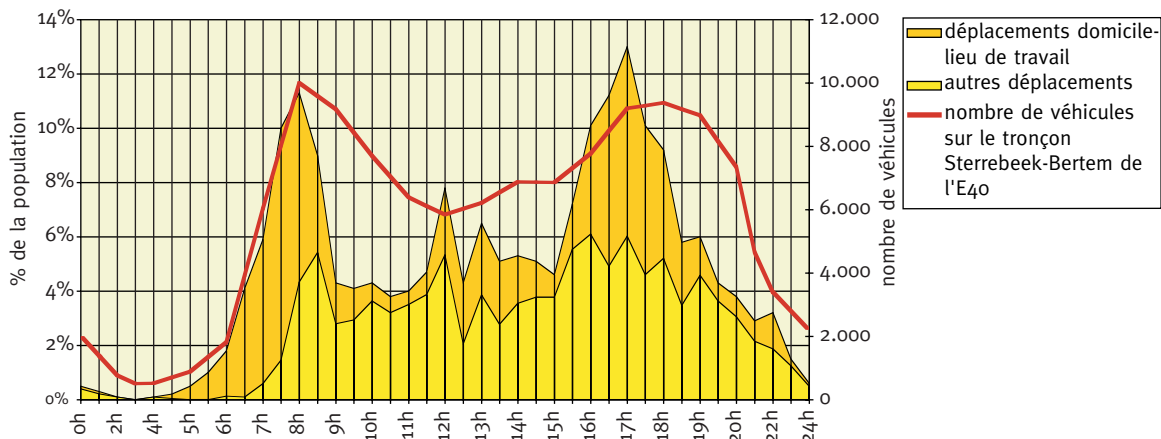
Une minorité non négligeable envisage cependant d'avoir recours aux transports en commun. Sachant qu'une grande partie des problèmes de circulation et des lieux de destination se situent dans et aux alentours de grandes agglomérations urbaines comme Bruxelles et Anvers, l'extension et l'amélioration du transport public n'auront suffisamment de succès que dans ces zones-là. Si les moyens sont limités, surtout en ces temps de ralentissement de la conjoncture économique, et que des choix doivent être faits, c'est là le rôle principal qui doit être dévolu aux transports publics dans la mobilité.



A. LIGNES DIRECTRICES ET MESURES RELATIVES À LA DEMANDE DE MOBILITÉ

A.1. Réorganiser les activités dans le temps et dans l'espace

- Graphique f: Déplacements domicile-lieu de travail et autres pendant la semaine (5 jours)



Source: Tijdsbudgetenquête, VUB, Onderzoekingsgroep TOR, 1999 - Recensement de la circulation 1998

La densité de circulation aux heures de pointe et sur les routes dans et autour des zones urbaines est le reflet de la manière dont notre société est organisée dans le temps et dans l'espace. Etant donné que les périodes de travail et d'école se situent encore souvent dans les mêmes créneaux horaires et en dehors du domicile, la demande de déplacements domicile-lieu de travail et domicile-école se limite à quelques périodes spécifiques de la journée. Le graphique illustre la problématique du trafic domicile-lieu de travail. Parallèlement, l'évolution du volume de trafic sur un tronçon de l'E40 y est représentée. De ce graphique, il ressort que les déplacements domicile-lieu de travail contribuent dans une large mesure aux pointes de trafic. Contrairement à la plupart des pays voisins, la Belgique connaît une forte répartition géographique des déplacements. Notre pays se caractérise en effet par l'éparpillement dans l'espace de diverses fonctions: la fonction d'habitation a été totalement étalée (construction en ruban), les fonctions commerciales ont essaimé au-delà des frontières administratives des grandes villes. Ces deux facteurs ont donné lieu à une distance géographique accrue et à un schéma diffus de déplacements domicile-lieu de travail, ce qui n'est pas le cas dans d'autres pays et régions. Notre réseau routier principal connaît des problèmes de circulation, mais dans l'ensemble ceux-ci ne sont pas (encore) aussi cruciaux que dans la région parisienne ou dans la conurbation de l'ouest des Pays-Bas (Randstad), où le trafic se concentre sur quelques grandes artères (ceci est partiellement dû au fait que nos autoroutes comptent en moyenne plus de bandes de circulation).

En Belgique, les lieux de travail restent cependant concentrés dans quelques grandes zones urbaines: 35% de tous les déplacements domicile-lieu de travail ont pour destination la région bruxelloise ou anversoise (46% si l'on y ajoute les agglomérations gantoise et liégeoise). Ce sont par conséquent les principaux territoires de congestion. Preuve en est les files quotidiennes communiquées à la radio. Dans ces territoires, les flux de trafic sont encore plus ou moins concentrés, ce qui offre la possibilité d'y développer un transport public efficace. Bruxelles et Anvers sont par excellence les villes où il convient de prévoir un réseau express régional. Ce RER doit alors s'adapter au contexte belge décrit plus haut. Nous y reviendrons plus loin.

En outre, des mesures doivent être prises qui rendent superflus ou plus courts les déplacements domicile-lieu de travail ou les étalent dans le temps. D'une part, l'établissement du domicile plus près du lieu de travail doit être rendu fiscalement attractif. La décision récente du gouvernement flamand concernant la réduction des droits d'enregistrement constitue un pas dans la bonne direction. D'autre part, la demande de mobilité peut être influencée favorablement par le télétravail/travail à domicile et la flexibilisation des temps de travail. Soulignons d'emblée que leur implémentation est liée à divers facteurs plus importants dont il y a lieu de tenir compte (économiques, sociaux, financiers, familiaux,...), mais qui tombent ici en dehors de notre champ de recherche. Notre étude est avant tout axée sur les effets du télétravail/travail à domicile et des horaires de travail flexibles sur la mobilité.

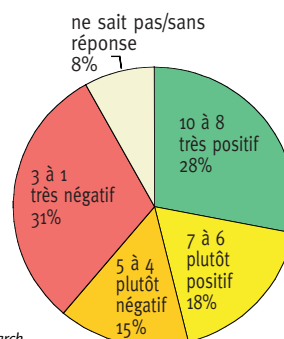


Encourager le travail non lié au temps et au lieu (télétravail/travail à domicile)

Il existe différentes formes et interprétations du télétravail. Nous nous limitons ici à la forme de télétravail qui permet d'accomplir certaines tâches à domicile durant une ou plusieurs heures ou un ou plusieurs jours de la semaine de travail durant les heures normales de bureau. En fonction de sa tâche ou de ses fonctions, le télétravailleur/travailleuse à domicile est ou non relié en ligne avec son bureau traditionnel. Il semble toutefois que l'usage accru du GSM, du PC et de l'internet, tant à la maison qu'au bureau, réduise un des seuils d'accès au télétravail/travail à domicile à temps partiel. Ajoutez à cela le fait que de plus en plus de gens sont employés dans le secteur tertiaire (8 travailleurs belges sur 10¹). Il semble dès lors qu'un véritable décollage de télétravail/travail à domicile soit en vue. Considéré du point de vue de la mobilité, le télétravail/travail à domicile offre des perspectives rendant superflus bon nombre de déplacements domicile-lieu de travail ou susceptibles d'être faits en dehors des heures d'affluence habituelles. Dans les grandes agglomérations urbaines et zones d'emploi, cette forme de travail peut limiter la congestion durant les heures de pointe. Voilà pour la théorie. Mais les Belges nous suivent-ils dans ce raisonnement? L'enquête a examiné dans quelle mesure les travailleurs gênés dans leurs déplacements domicile-lieu de travail, considèrent le télétravail/travail à domicile à temps partiel comme une solution et quels sont les avantages et inconvénients qui en découlent. Premier constat étonnant: 11% des travailleurs interrogés affirment formellement avoir l'autorisation de leur em-

ployeur de travailler à domicile durant les heures de travail officielles rémunérées. La moitié d'entre eux n'utilise pas de cette possibilité, tandis que l'autre moitié travaille en général à domicile quelques heures par jour, voire un jour par semaine. Le *graphique g* montre la mesure dans laquelle les personnes professionnellement actives voient un intérêt personnel à travailler à domicile, ne serait-ce que quelques heures par semaine. Environ la moitié se déclare en faveur d'une telle solution, que ce soit à temps partiel ou à temps plein. Lorsqu'il leur est demandé de préciser leur point de vue, nous constatons que "gain de temps" et "remède contre les files/embouteillages" reviennent le plus souvent parmi les avantages cités. Ceci prouve qu'une partie de la population professionnellement active estime consacrer beaucoup de temps à ses déplacements.

• *Graphique g: Intérêt personnel des professionnellement actifs à travailler à domicile, ne serait-ce qu'à temps partiel, durant les heures officielles de travail (score de 1 à 10):*



Source: Dedicated Research

• *Tableau e: Quel est le point de vue des actifs concernant le télétravail/travail à domicile?*

avantages spontanément cités	%	inconvénients spontanément cités	%
gain de temps:	31%	je ne vois aucun inconvénient:	31%
permet d'éviter les files/embouteillages:	19%	peu ou pas de contacts sociaux avec les collègues:	9%
je me sens moins stressé(e):	11%	peu ou pas de contacts professionnels avec les collègues:	8%
je travaille plus efficacement au calme chez moi:	10%	je ne veux pas mélanger le privé et le professionnel:	8%
je peux utiliser le gain de temps pour d'autres activités:	8%	le travail en équipe est plus enrichissant:	5%
je peux conduire mes enfants à l'école	5%	je me concentre moins bien qu'au bureau:	3%
diminue le nombre de personnes sur la route	5%	moins de contacts:	1%
autres:	13%	ma profession ne le permet pas:	1%
je ne vois aucun inconvénient:	2%	autres:	10%
ne sait pas/sans réponse: 35%			

Source: Dedicated Research

¹ Teleworking: a "multipurpose" policy tool, VUB, 1999



Au niveau des inconvénients, il convient de relever le pourcentage important de personnes affirmant ne voir aucun avantage: 31%. Le bureau d'enquête n'a pas toujours été en mesure de savoir quels étaient exactement ces inconvénients. Une partie des personnes interrogées ne pouvant ou ne voulant pas répondre a été ainsi ajoutée à la catégorie "ne sait pas/pas de réponse". Un inconvénient est cependant cité explicitement et de manière régulière: le manque de contacts sociaux et professionnels avec les collègues.

Les résultats indiquent que certaines personnes ne savent pas encore très bien comment se positionner à l'égard du télétravail/travail à domicile et quelles peuvent en être les conséquences. Il est en tout cas certain que la poursuite des études et de la sensibilisation à cette nouvelle forme de travail sont très importantes. Notre enquête s'est ensuite intéressée de savoir si la profession/situation de travail actuelle se prêtait à un travail partiel ou à temps plein à domicile. Une personne professionnellement active sur 3 répond par l'affirmative. Une majorité d'entre elles doit dans ce cas disposer d'un téléphone, d'un PC et d'un raccordement internet. Environ la moitié d'entre elles ont aussi besoin d'autres moyens "techniques", notamment des fournitures de bureau.



7 personnes intéressées sur 10 aimeraient travailler au moins un jour par semaine à domicile. Une minorité opte pour quelques heures ou demi-journées par semaine de travail. Si elles devaient effectivement le faire, les calculs montrent que, dans ce cas, la pointe du soir pourrait être dégraissée d'environ 6 à 7% des déplacements domicile-lieu de travail.

CONCLUSION

Le télétravail/travail à domicile semble, aux yeux des professionnellement actifs, apporter plus d'avantages que d'inconvénients. Les personnes qui sont farouchement adversaires du télétravail/travail à domicile, n'ont pas toujours pu ou voulu expliquer pourquoi. Une campagne de sensibilisation pourrait balayer leurs doutes ou préjugés sur ce mode de travail. Les pertes de temps, encourues au travail et dans les files peuvent, aux yeux de certaines des personnes interrogées, être évitées grâce au télétravail/travail à domicile. Le temps ainsi économisé pourrait être consacré à d'autres acti-

tivités, qui pourraient donner lieu à d'autres déplacements professionnels ou non (d'autres membres de la famille) pendant la journée. Ceci ne peut constituer un argument empêchant de promouvoir le télétravail/travail à domicile. Le désengorgement du trafic de pointe offre en effet plus d'avantages que les déplacements en voiture supplémentaires que le télétravail/travail à domicile susciterait en dehors des heures de pointe. A ce moment-là, la capacité routière suffit à absorber le trafic supplémentaire, sans surcharge pour l'environnement.

Flexibiliser les temps de travail dans les entreprises

De la semaine de cinq jours à quatre jours de travail

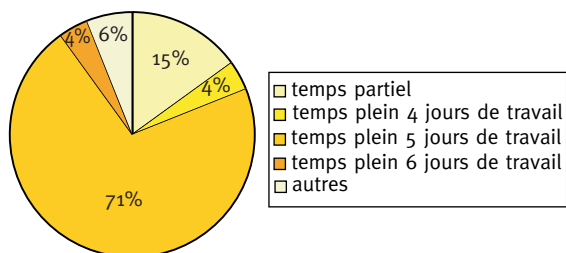
Une autre mesure pour détourner des heures de pointe un certain nombre de déplacements domicile-lieu de travail, est de remplacer la traditionnelle semaine de cinq jours par une semaine de quatre jours de travail (plus longs). Les personnes professionnellement actives qui y sont disposées et dont la profession, l'entreprise, le secteur économique, la situation

familiale,... le permettent, peuvent ainsi réduire de 20% le nombre de trajets domicile-lieu de travail. Ils réalisent ainsi un gain important sur leurs temps et frais de voyage.

Le *graphique h*, p. 13, montre que, pour la plupart des personnes professionnellement actives, une semaine de travail normale comporte cinq jours. Il leur a été demandé s'ils pourraient accomplir efficacement le même travail en l'espace de quatre jours: 1 personne sur 3 a répondu positivement. Parmi elles, les trois quarts sont effectivement disposées à le faire.



• Graphique h: Comment se déroule une semaine de travail normale de la population professionnellement active?



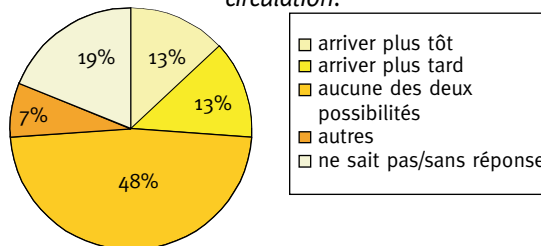
Source: Dedicated Research

Si ces personnes adoptaient un système de quatre jours, ceci diminuerait de quelques 3% le nombre de déplacements domicile-lieu de travail au cours d'une journée de travail moyenne.

Flexibilisation des horaires de travail

Des horaires fixes peuvent constituer un empêchement au libre choix de l'heure de départ et du mode de transport en fonction de la densité de circulation. Avec pour conséquence tous les problèmes inhérents aux heures de pointe. Le trafic domicile-lieu de travail peut être étalé dans le temps grâce à une (plus grande) flexibilité des horaires de travail, de manière à ce que tant le réseau routier que les transports publics soit désengorgés aux heures de pointe et mieux utilisés en dehors des heures de grande affluence. D'une précédente enquête¹ commandée par FEBIAC en 1998, il était apparu qu'environ 6 travailleurs navetteurs sur 10 ne disposaient pas officiellement d'un horaire de travail flexible/décalé.

• Graphique i: Les travailleurs ayant des horaires de travail fixes aimeraient-ils arriver plus tôt/plus tard à leur travail pour éviter les problèmes de circulation?



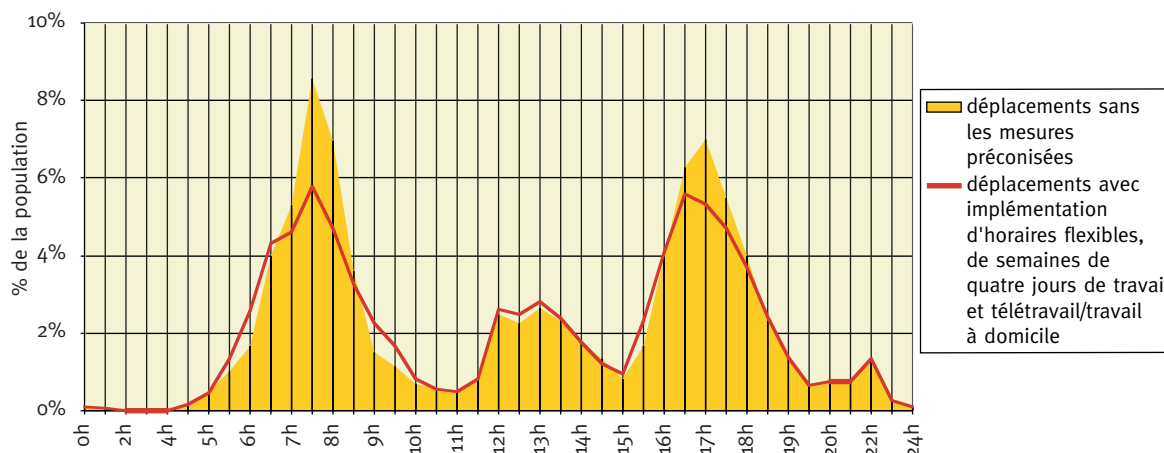
Source: Dedicated Research

Aujourd'hui, selon la nouvelle enquête, ce nombre s'est réduit à 5 travailleurs sur 10. Le graphique i montre qu'un quart des personnes ayant un horaire de travail fixe confirment qu'elles aimeraient arriver plus tôt ou plus tard que les heures officielles de début de travail.

CONCLUSION

Si les personnes professionnellement actives pouvaient et voulaient effectivement adopter un tel système d'horaires flexibles —semaine de quatre jours et télétravail/travail à domicile à temps partiel— le graphique j montre la diminution sensible que ces mesures auraient sur la densité de circulation aux heures de pointe. Le problème des files s'en trouverait atténué, mais pas résolu pour autant. D'autres mesures s'avèrent encore nécessaires.

• Graphique j: Déplacements domicile-lieu de travail pendant une semaine de travail



Source: Tijdsbudgetenquête, VUB, Onderzoeksgroep TOR, 1999 - Bewerking: FEBIAC

¹ Enquête Salon: "Vous arrive-t-il parfois d'être bloqué dans les files?, FEBIAC-Info, juin 1998



janvier 2002

Encourager le transport et la distribution de nuit de marchandises

La densité de travail durant la journée peut être allégée en reportant le trafic de marchandises aux heures tardives. La nuit, la capacité routière est en effet fortement sous-occupée. Entre 22h et 6h, la circulation ne représente même pas 10% du trafic total. Bon nombre d'entreprises, en particulier dans le secteur automobile, mettent en œuvre du personnel et des moyens techniques pour pouvoir charger et décharger durant la nuit. Ou bien elles maintiennent ouverts 24h

sur 24h les lieux de chargement et déchargement, ce qui implique une occupation permanente de personnel et donc des coûts salariaux supplémentaires ou bien elles ont recours à des systèmes de chargement et de déchargement ne nécessitant pas de main-d'œuvre, par exemple des sas ou coffres de nuit.

Le secteur automobile opte en général pour cette seconde solution: en Belgique, la plupart des importateurs automobiles ont depuis un certain temps déjà équipé leurs concessions de sas automatisés ou de conteneurs protégés, de sorte que la livraison des marchandises peut également se faire entre 22h et 6h.

CAS DAIMLERCHRYSLER ET D'ETEREN

En Belgique, le réseau de distributeurs officiels Mercedes-Benz du groupe DaimlerChrysler (Mercedes-Benz, Smart, Chrysler, Jeep) est approvisionné en accessoires, pièces de rechange et courrier en provenance directe de Cologne, par la firme de transport Keulders. Onze camions effectuent chaque nuit la "tournee du laitier" et desservent ainsi 97 points de livraison. De plus en plus de dealers ont un sas protégé, ne nécessitant pas de personnel, qui donne directement accès à l'atelier. Dans les autres cas, les marchandises sont placées dans un conteneur protégé sur le parking du dealer. Le chauffeur du camion est muni d'une clé ou d'un badge qui donne accès au sas ou au conteneur. Le coût d'investissement est insignifiant par rapport aux avantages: grâce à l'approvisionnement nocturne, l'ensemble du réseau de distributeurs est servi sans problèmes de circulation et donc plus vite et avec moins de camions, ce qui accroît l'efficacité du transport.

Par ailleurs, le dealer reçoit les pièces détachées ou de rechange souvent le lendemain-même, de sorte que le client Mercedes-Benz doit attendre moins longtemps son véhicule à l'entretien ou en réparation. La satisfaction du client ne peut qu'y gagner.

En outre, le réseau routier est délesté durant la journée d'environ 6.000 trajets de camions (sur base annuelle), qui auraient sinon certainement dû se faire aux heures de pointe, et auraient donc été plus néfastes pour l'environnement.

Le groupe D'eteren (VW, Audi, Porsche, Seat, Skoda, Bentley, Lamborghini), lui aussi, livre chaque nuit un volume considérable de pièces de rechange et d'accessoires à ses distributeurs. Deux trains de marchandises arrivent chaque jour jusqu'à un magasin situé en périphérie bruxelloise (Erps-Kwerps). Cette division gère un stock d'environ 65.000 pièces dif-



férentes, représentant au total un chiffre d'affaires de 125 millions d'euro au sein du groupe D'eteren.

Pour accroître son service à la clientèle, D'eteren a décidé en 1993 d'organiser la livraison nocturne de pièces et accessoires chez ses concessionnaires. Les marchandises commandées avant 16h30, sont préparées en magasin et livrées chez les dealers entre 21h et 7h du matin. Ce service de livraison est entièrement confié à l'entreprise "Parts Express" et est assuré par 28 véhicules de distribution qui desservent chacun 20 destinations, ceci 250 jours par an. Dans le cas de D'eteren aussi, les dealers disposent d'un sas, accessible au chauffeur pour acheminer les pièces en toute sécurité jusque dans l'atelier du distributeur.

Quelques dealers sont implantés dans des zones d'habitation, de sorte que l'approvisionnement de nuit pourrait perturber le repos nocturne des riverains. Pour éviter cet inconvénient, ces zones sensibles sont approvisionnées avant 10h du soir ou un peu après 6h du matin.



janvier 2002

• *Tableau f: Comparatif livraisons de jour et livraisons de nuit*

2001	jour	nuit
vitesse moyenne (en km/h):	35	50
nombres d'heures utiles:	14	10
nombre moyen de livraisons:	575	450
nombre moyen de livraisons par heure:	41,07	45,00

Source: Parts Express

Le *tableau f* montre que la vitesse moyenne passe de 35 km/h le jour à 50 km/h la nuit, ce qui permet une augmentation moyenne de 10% des livraisons par heure.

Soulignons en outre qu'au cours des dix dernières années et en ce qui concerne D'leteren, le nombre de véhicules utilisés pour le transport de nuit est passé

de 16 à 28 unités, leur capacité passant quant à elle de 18 m³ (camionnettes) à 49 m³ (camions). Ce qui représente un volume total passant de 288 m³ à 1.372 m³, soit une croissance de 376% en dix ans. Il va sans dire qu'une telle progression ne peut s'envisager qu'en dehors des heures de pointe du trafic!

Pour le groupe D'leteren aussi, l'approvisionnement de nuit apporte nombre d'avantages, comme le montre le *tableau f*. D'autres atouts de ce système d'approvisionnement nocturne concernent le personnel: les travailleurs qui doivent préparer les marchandises au magasin travaillent en 2 équipes: 10-18h et 13-21h. Ceci leur permet d'effectuer leurs déplacements domicile-lieu de travail en dehors des heures de pointe classiques! D'leteren, tout comme la plupart des importateurs automobiles, démontre de cette manière que les problèmes de mobilité peuvent être résolus de manière efficace et rentable. Il est certain que bon nombre d'entreprises, appartenant à d'autres secteurs, pourraient elles aussi instaurer des systèmes d'approvisionnement nocturne. Les exemples cités démontrent qu'il est possible de le réaliser sans investissements excessifs et que le service à la clientèle s'en trouve amélioré. Car en fin de compte, c'est bien cela qui importe.



CAS DAIMLERCHRYSLER ET D'LETEREN



Encourager la formation de clusters d'entreprises et de leurs fournisseurs

La production de biens de consommation nécessite un apport de matières premières, de matériaux et de pièces en tous genres qui sont souvent fort éloignés du lieu final de production ou d'assemblage. C'est tout un art d'implanter les principaux fournisseurs "de première ligne" autour d'une unité de production, surtout dans une région aussi urbanisée que la nôtre. La proximité de sources d'approvisionnement permet pourtant d'éviter des frais de transport, bon nombre de véhicules-km et de ralentissements par suite de problèmes de circulation. C'est ce qu'ont fait Coca-Cola et Schweppes Beverages Ltd au Royaume-Uni. Ils ont construit une usine d'embouteillage et de canettes près de leur usine de boissons, avec pour effet une diminution annuelle de 9.000 parcours en camion¹.

Le concept du "clustering" fait aussi son entrée dans le secteur automobile, dont une des (multiples) préoccupations est le transport. Beaucoup d'usines d'assemblage automobile encouragent leurs fournisseurs de premier rang à s'implanter dans leur voisinage. Prenons l'exemple de VOLVO Cars à Gand (VCG). L'usine d'assemblage met actuellement en place une des plus grandes extensions de son histoire en Belgique. A partir de 2003, elle devra pouvoir faire face à un volume de production de 270.000 voitures par rapport à 160.000 aujourd'hui. Ceci donnera lieu à des flux de transport supplémentaires. Dans cette optique, VCG, en tant que responsable final du transport, met actuellement en place pour les fournisseurs un triple système: les fournisseurs séquentiels, la "tournée du laitier" et les "pleines charges" (full loads).



Gand: Parc de sous-traitance VOLVO Cars

Usine d'assemblage VOLVO Cars



VCG dispose de trop peu d'espace de stockage et de production sur ses terrains pour avoir des fournisseurs séquentiels à proximité directe. Pour assurer malgré tout une livraison rapide et ininterrompue de modules automobiles à l'unité d'assemblage, une vingtaine de fournisseurs importants (dont 17 sont des fournisseurs séquentiels) se sont implantés dans un périmètre de trajet de 20 minutes. Les fournisseurs pourront ainsi fournir "Just-In-Time" (JIT) et "Just-In-Sequence" (JIS) sans trop de risques. Un avantage supplémentaire, non négligeable, est que les marchandises les plus volumineuses ne devront être transportées que sur de courtes distances.

Fournisseurs séquentiels

Ces fournisseurs fabriquent des modules et des pièces complexes dont le temps d'appel pour la production et le transport est d'environ 4 heures. La durée normale du transport au départ du parc de sous-traitance atteint 10-15 minutes. Au moindre problème de circulation, cette marge devient trop courte. Pour délester les voies d'accès et le trafic de transit sur l'artère de circulation qui borde l'usine Volvo, une route alternative directe menant à VCG va être tracée. Un embranchement supplémentaire vers l'artère de circulation sera construit où un nouveau rond-point sera aménagé.

En novembre 2001, la première pierre du nouveau fournisseur Tower Automotive a été posée. Pour séparer le trafic de passage de la circulation locale et assurer un meilleur désenclavement du port, un "complexe hollandais" va être créé. Il s'agit d'une voie d'accès qui ne sera utilisée que par et pour les entreprises situées sur le site portuaire. Cette initiative pourra être réalisée grâce aux autorités locales, provinciales, régionales et portuaires, et bien entendu Volvo.

Les fournisseurs séquentiels représentent 8% des fournisseurs de VCG, soit à eux seuls 72% du volume total. Avec l'implantation de Tower Automotive, ce pourcentage devrait encore augmenter.

La "tournéé du laitier"

Volvo va chercher des pièces chez les différents fournisseurs. Ce qui caractérise ces "tournées du laitier", ce ne sont pas les "délais de livraison" mais la collecte groupée de matériaux de fournisseurs situés dans un rayon déterminé. Le service logistique établit un itinéraire aussi efficace que possible pour regrouper les différentes pièces et les livrer à la ligne d'assemblage.

Les "pleines charges"

Ce système consiste à n'appeler et à n'enlever des pièces que lorsqu'un camion entier peut être chargé. Ceci concerne surtout les pièces volumineuses. Le fournisseur doit avoir un rythme de production stable et doit pouvoir répondre de manière flexible aux exigences de l'assembleur. Au lieu d'aller chercher une quantité restreinte trois fois par semaine à heure fixe, le camion vient 1 à 2 fois par semaine en fonction de la demande de pièces. En travaillant avec un taux de remplissage de 90% et grâce aux années d'expérience de VCG en matière de logistique, le nombre de kilomètres parcourus pour se rendre chez les fournisseurs est désormais beaucoup moins élevé. Pour optimiser davantage encore le transport, les trajets avec des camions vides sont évités au maximum. Le flux de retour du matériel d'emballage optimise le transport dans les deux sens. La création de clusters a pour but d'optimiser l'acheminement de pièces vers l'assembleur. Volvo s'efforce de transporter le moins "d'air" possible. C'est la raison pour laquelle l'on envoie des pièces aussi petites que possible aux fournisseurs qui les pré-assemblent. Les pièces volumineuses ne doivent dès lors être transportées vers la chaîne que sur de courtes distances. Un autre avantage est la possibilité de livrer des modules et des pièces dans le bon ordre (= livraison séquentielle). Volvo combinera ainsi certains transports en fonction du processus de production. Les pièces devant être livrées à un même endroit peuvent être transportées simultanément depuis le parc des fournisseurs. L'utilisation optimale de camions est un ensemble complexe dans lequel, outre le lieu de déchargement, le moment de la fourniture et la quantité possible sont d'une importance cruciale.





A.2. Le parc automobile existant doit être utilisé plus efficacement

Encourager le carpooling et l'utilisation des deux-roues dans les entreprises

Le carpooling a du mal à entrer dans les mœurs, c'est ce qui ressort de l'enquête (voir graphique c, p. 8).

4% seulement des automobilistes navetteurs se rendent au travail en compagnie d'un membre de la famille ou d'un collègue. Les travailleurs ne sont pas non plus très enclins à sortir leur deux-roues du garage, même s'ils n'habitent qu'à quelques kilomètres de leur travail. Le tableau a, p. 5, a montré qu'à peine un travailleur sur 10 fait la navette à moto (ou vélo), alors qu'un quart des trajets domicile-lieu de travail atteignent tout au plus 5 km.

Le car- et le buspooling devraient être encouragés par les entreprises elles-mêmes. 16% des travailleurs interrogés déclarent que leur employeur a d'une manière ou d'une autre encouragé le carpooling: celui-ci, dans la plupart des cas, s'est contenté de donner des informations générales sur le carpooling. Quelques employeurs

vont un pas plus loin et accordent des incitants financiers au transport partagé (12%), coordonnent l'offre et la demande entre travailleurs intéressés (8%) ou mettent un bus à leur disposition (4%). La promotion active et structurelle du carpooling et de l'utilisation de deux-roues dans les entreprises peut donner de bons résultats. La preuve en est Colruyt, qui a pris une série d'initiatives pour faciliter la mobilité de ses travailleurs.



CAS COLRUYT

L'entreprise belge de distribution Colruyt a regroupé ses services administratifs, ses entrepôts et ses divisions de production à Halle, à proximité de Bruxelles. 2.500 collaborateurs travaillent là quotidiennement. Il y a aussi beaucoup de mouvements de camions. Les fournisseurs livrent leurs marchandises aux entrepôts centraux, celles-ci étant ensuite acheminées vers les magasins. Colruyt a donc tout intérêt à maintenir l'accessibilité de l'entreprise. En même temps, l'entreprise s'engage à limiter les effets néfastes du trafic sur l'environnement.

Colruyt encourage le carpooling. Là où c'est possible, les équipes sont composées de personnes originaires d'une même région, ce qui leur permet de s'entendre facilement entre eux pour le transport. Pour stimuler davantage encore le carpooling, les coordonnées de collaborateurs volontaires ont été rassemblées dans une banque de carpooling. D'une enquête réalisée en 1998, il est apparu que 30% accompagnent d'autres personnes dans une seule voiture. Ce sont au total 11.000 km par jour qui ne sont plus parcourus. Colruyt ne s'est pas borné à cette initiative de mobilité.

Depuis le 1er mars 2000, chaque membre du personnel se voit offrir la possibilité d'acheter, via Colruyt, un scooter à des conditions avantageuses. 144 collaborateurs ont déjà acheté un scooter. Les travailleurs disposent ainsi d'un moyen de transport individuel qui les mène de porte à porte. Les anciens automobilistes réalisent à présent de substantielles économies en frais d'entretien et de carburant. Un scooter n'occupe qu'un quart de l'espace d'une voiture garée de sorte que l'entreprise peut économiser sur les aménagements de parking. D'une enquête relative au transport, réalisée par les services centraux de Colruyt, il est apparu que la distance entre la gare de Halle et les ateliers était l'un des obstacles à l'utilisation du train. La gare est située à 20 minutes de marche des bâtiments de l'entreprise et il n'existe pas de correspondances par bus. C'est la raison pour laquelle depuis juin 2001, Colruyt met, à la gare de Halle, des vélos à la disposition de ses collaborateurs qui arrivent par le train. Quelques minutes après leur arrivée en gare, les cyclistes sont déjà dans un des parkings couverts pour vélos situés à proximité des différents ateliers de Colruyt.