

DIAGNOSTIC DES DÉPLACEMENTS DOMICILE-LIEU **DE TRAVAIL DU** **30 JUIN 2005**

I. Introduction

I.a. Généralités

En 2003, le législateur a imposé, par le biais de la Loi-programme du 8 avril 2003, et notamment par les articles 161 à 170, à toutes les entreprises et institutions publiques employant en moyenne plus de 100 travailleurs, et dans cette catégorie également les unités d'établissement qui emploient par ailleurs plus de 30 travailleurs, l'obligation de faire tous les trois ans un diagnostic des déplacements des travailleurs entre leur domicile et leur lieu de travail.

La Loi-programme du 22 décembre 2003 a, dans son article 479, reporté la date de prise d'effet de la disposition susmentionnée d'un an. Concrètement, cela signifie que le diagnostic devait être établi pour la première fois sur la base de la situation telle qu'elle se présentait au 30 juin 2005 dans les entreprises et institutions concernées.

Dans le cadre de la limitation des charges administratives pour les entreprises et institutions, le Gouvernement a choisi d'insérer le projet de diagnostic des déplacements domicile-lieu de travail des travailleurs dans ce qu'il appelle l'E-government. Cela signifiait que toutes les informations qui étaient déjà présentes au service fédéral ne pouvaient plus être demandées aux entreprises ou institutions concernées. C'est pourquoi nous avons dû demander les informations concernant les effectifs et le mode d'embauche via la Banque carrefour de la sécurité sociale (BCSS) auprès de l'ONSS et de l'ONSS-APL, avec l'intervention du Registre national. Cela signifiait également que la saisie des données relatives aux entreprises et institutions et à leurs unités d'établissement devait se faire à partir des numéros de la Banque carrefour des Entreprises (BCE).

Surtout ce dernier point a engendré bon nombre de problèmes, puisque la BCE elle-même n'en est encore qu'à ses balbutiements. En particulier pour ce qui concerne les unités d'établissement des institutions du secteur public, nous avons dû constater que bien des choses devaient encore être mises au point.

L'absence d'une grande partie des unités d'établissement du secteur public a eu comme conséquence que ces institutions n'ont pas pu remplir leurs obligations par voie électronique. Le service ICT fédéral, Fedict, avait en effet choisi de faire créer l'application de telle manière que les entreprises et institutions devaient se connecter au moyen de leur numéro d'unité d'établissement. Lorsqu'elles ne disposaient pas d'un tel numéro, elles ne pouvaient donc pas compléter l'enquête par voie électronique. Afin de ne pas perdre toutes ces informations, le SPF Mobilité et Transports a donc choisi d'envoyer ces formulaires d'enquête sur papier par la poste. Cela implique évidemment que ces enquêtes (environ 1/3) devaient encore être saisies par les collaborateurs du SPF dans la banque de données avant de pouvoir être consultées.

Pour information, nous pouvons dire qu'alors que nous avons estimé à l'origine le nombre d'enquêtes à recevoir à environ 10.000 (il s'agissait d'une estimation car il était extrêmement difficile d'avoir un aperçu précis du nombre d'unités d'établissement), nous pouvons dire qu'avec 8.611 enquêtes reçues (le 04/09/2006, et il en arrive encore), nous avons obtenu un bon taux de réponse (86%). Cela a été obtenu, entre autres, grâce aux différents rappels envoyés par le Président du SPF aux différentes entreprises et institutions (tant par voie électronique que par la poste).

Afin d'optimiser la prestation de services fournie aux entreprises et institutions qui devaient réaliser l'enquête, un contrat a été conclu avec l'ASBL Smalls – Eranova pour la fourniture du helpdesk.

Ce helpdesk a fonctionné du 1er juillet 2005 au 30 juin 2006 inclus et était joignable du lundi au vendredi, de 7h00 à 20h00. Au total, il a été répondu à 4233 appels.

Il est particulièrement important d'insister une nouvelle fois sur le fait que, par l'introduction de la consultation obligatoire des conseils d'entreprises ou, en leur absence, des autres organes compétents de concertation syndicale concernant l'enquête complétée par l'employeur, cette législation a pour la première fois, et de manière systématique, permis de lancer une discussion autour des problèmes de mobilité dans les grandes entreprises et institutions du pays.

Vous trouverez ci-après un premier descriptif des résultats de l'enquête. Il s'agit d'une description provisoire, puisque toutes les données ne sont pas encore disponibles.

Les résultats commentés concernent 6.686 unités d'établissement et 1.076.116 travailleurs et laissent déjà apparaître des tendances claires.

I.b. Participation à l'enquête.

Au 31 juillet 2006, l'enquête avait déjà été complétée par voie électronique pour **6.686 unités d'établissement**. 61,1% soit 4.082 de ces unités d'établissement se situent en Flandre, 25,9% soit 1.729 en Wallonie et 13% soit 875 dans la Région de Bruxelles-Capitale.

Les **effectifs concernés** par l'enquête s'élèvent à 1.076.116 travailleurs dont 57,5% d'hommes et 42,5% de femmes, étant répartis comme suit :
Flandre 635.316, avec 58,2% d'hommes et 41,8% de femmes ;
Wallonie 234.530 avec 57,9% d'hommes et 42,1% de femmes ;
Région Bruxelles-Capitale 206.270 avec 54,9% d'hommes et 45,1% de femmes.

Parmi ces travailleurs, 18,6% travaillent à **temps partiel**, dont 7,8% chez les hommes et 33% chez les femmes. En Flandre, il s'agit de 19,4% (7,9% d'hommes et 35% de femmes), en Wallonie de 19,1% (7,2% d'hommes et 35,4% de femmes) et dans la Région de Bruxelles-Capitale de 15,6% (8% d'hommes et 24,6% de femmes).

Les **travailleurs intérimaires** représentent 2,6% des travailleurs (2,6% chez les hommes et 2,6% chez les femmes). En Flandre, les unités d'établissement concernées comptent 3,2% d'intérimaires (3,2% chez les hommes et 3,1% chez les femmes), en Wallonie 2,2% (2,4% chez les hommes et 1,9% chez les femmes) et dans la Région de Bruxelles-Capitale 1,1% (2% chez les hommes et 0,8% chez les femmes).

I.c. le Questionnaire

L'analyse suivante est réalisée sur la base et suivant l'ordre du questionnaire qui a été soumis aux entreprises et institutions concernées*.

II. Constatation concernant les modes de transport utilisés par les travailleurs lors de leurs déplacements

La voiture semble être le moyen de transport par excellence pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail. Au niveau de la Belgique, 67,2% des travailleurs utilisent la voiture (pour les personnes travaillant en Flandre, cela représente 70% et en Wallonie même 78,4%, tandis que pour les travailleurs de la région de Bruxelles- Capitale, cela représente 45,7%). Nous parlons ici de l'utilisation de la voiture en solo ou en famille. Si l'on ajoute à cela encore 5,1% de personnes bénéficiant du covoiturage, nous obtenons pour tout le pays 72,3% d'utilisateurs de voiture.

Les transports en commun n'obtiennent pas un mauvais score avec 14,3%. Le transport ferroviaire compte en cela pour 9% et le trafic par bus/tramway/métro pour 5,3%. Lorsque l'on répartit cela entre les régions, nous constatons que 3,3% des personnes travaillant en Flandre prennent le train, 4,7% des personnes travaillant en Wallonie et 31,1% des personnes travaillant dans la Région de Bruxelles-Capitale. En ce qui concerne le bus/tramway/métro, les chiffres sont de 3,2% en Flandre, de 3,2% en Wallonie et de 14,2% dans la Région de Bruxelles-Capitale.

L'utilisation du vélo pour les déplacements domicile-lieu de travail est surtout une caractéristique flamande. Au niveau belge, il y a 6,4% de cyclistes ; en Flandre, cela représente 10,1%, et en Wallonie et dans la Région de Bruxelles-Capitale, cela représente respectivement 1,2% et 1,1%.

Les déplacements à pied représentent en Belgique 2,1% des déplacements domicile-lieu de travail. En Flandre, ils représentent 1,7% des déplacements, en Wallonie 2,7% et dans la Région de Bruxelles-Capitale 2,3%.

* le questionnaire, avec sa partie obligatoire (telle que publiée dans le Moniteur Belge) et sa partie facultative (telle que mise à disposition des entreprises et des institutions) est annexée au présent rapport.

III. Analyse des données sur la base de leur représentation géographique

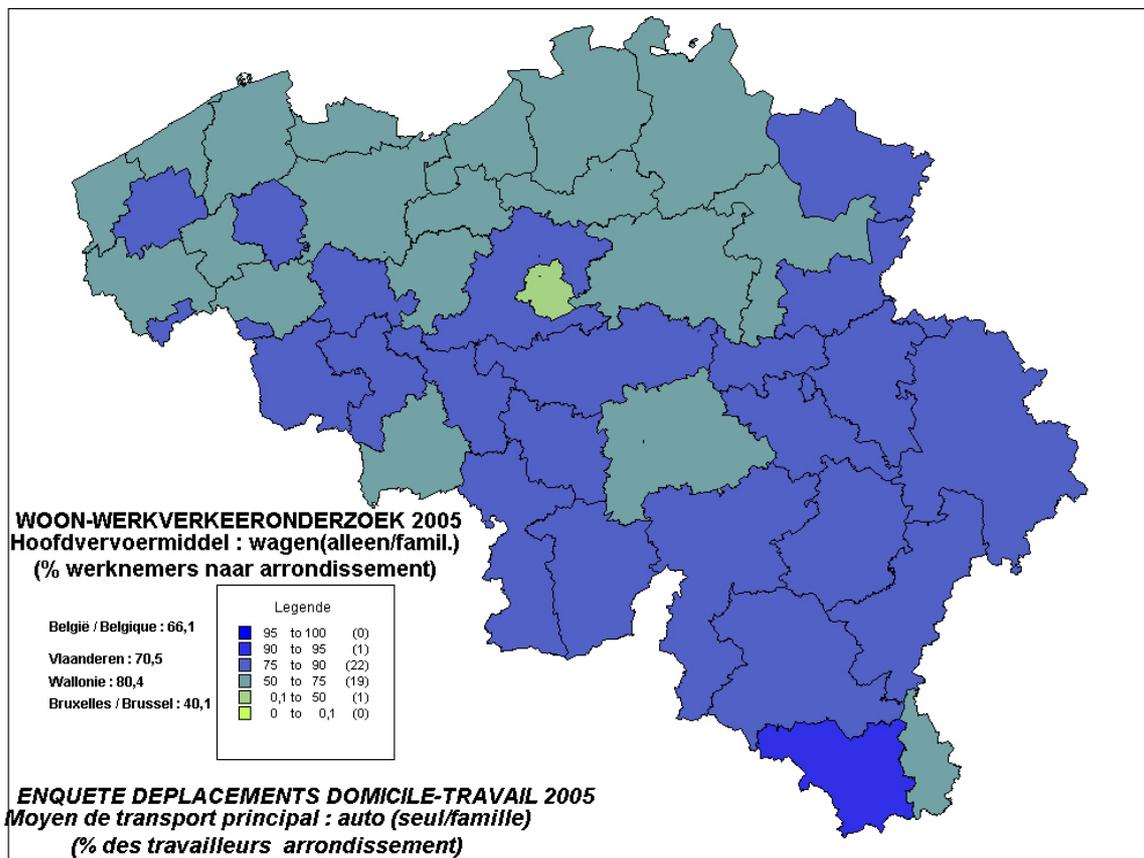


Figure 1a

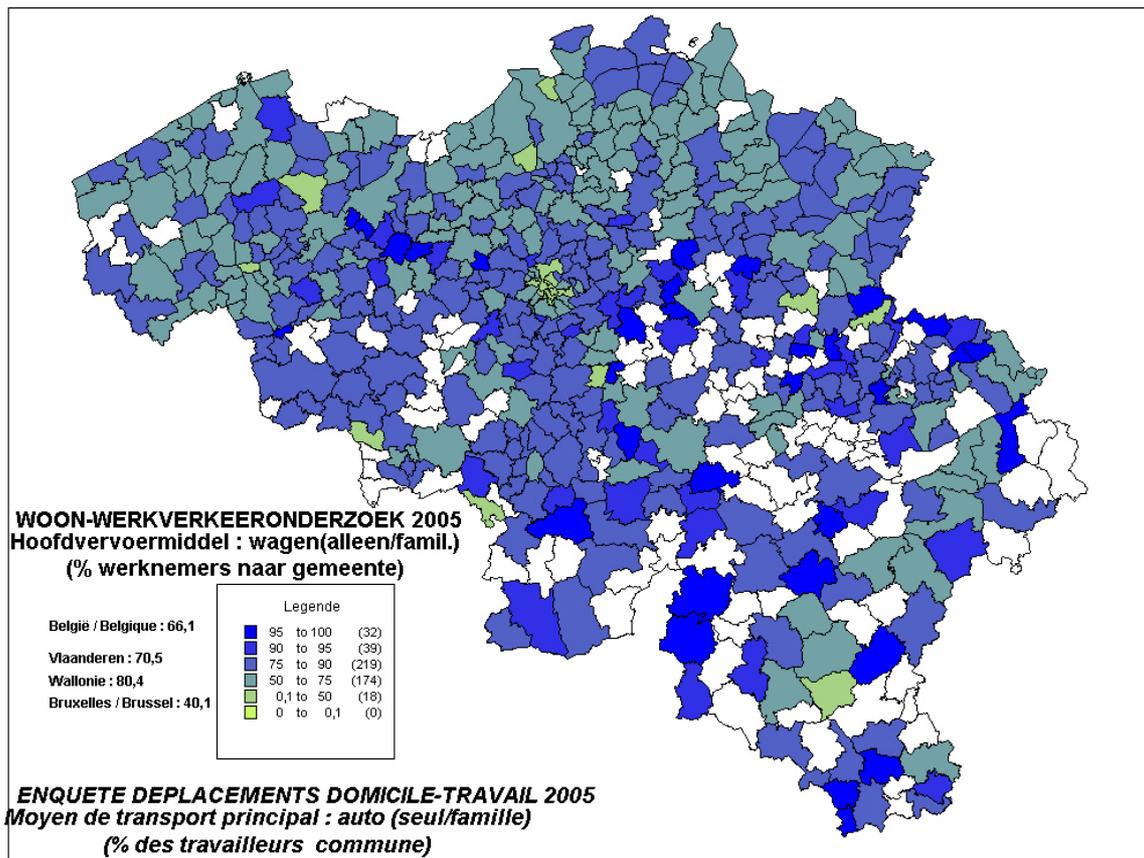


Figure 1b

Les cartes qui illustrent l'utilisation de **la voiture (seul ou en famille) comme moyen de transport principal** démontrent clairement que son utilisation décroît au fur et à mesure que le taux d'urbanisation du lieu de travail augmente et que les transports en commun sont plus développés.

Ces tendances sont plus prononcées en Flandre et à Bruxelles qu'en Wallonie.

Cela est encore mieux exprimé sur la carte par commune.

Nous constatons clairement ici que les habitants des agglomérations telles que Gand, Anvers, Bruxelles, Mons et Namur ont nettement moins d'automobilistes dans le cadre des déplacements domicile-lieu de travail. Deux grandes agglomérations wallonnes, notamment Charleroi et Liège forment un tant soit peu une exception à cette règle.

Les parties blanches sont dues au fait que les communes concernées ne possèdent pas d'entreprises ou d'institutions qui comptent en moyenne plus de 100 travailleurs ou parce que les chiffres pour ces communes sont insignifiants. L'étendue de l'enquête a en effet été limitée à ce type d'entreprises et d'institutions.

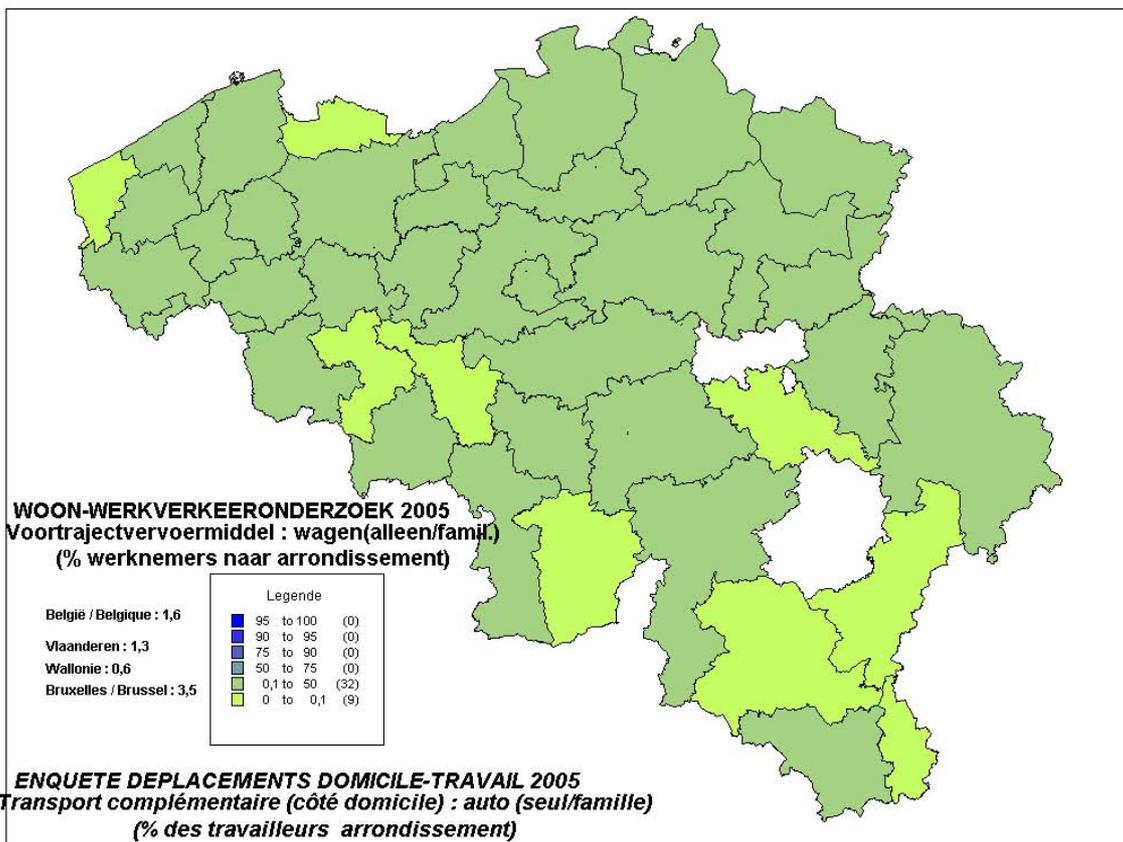


Figure 1c

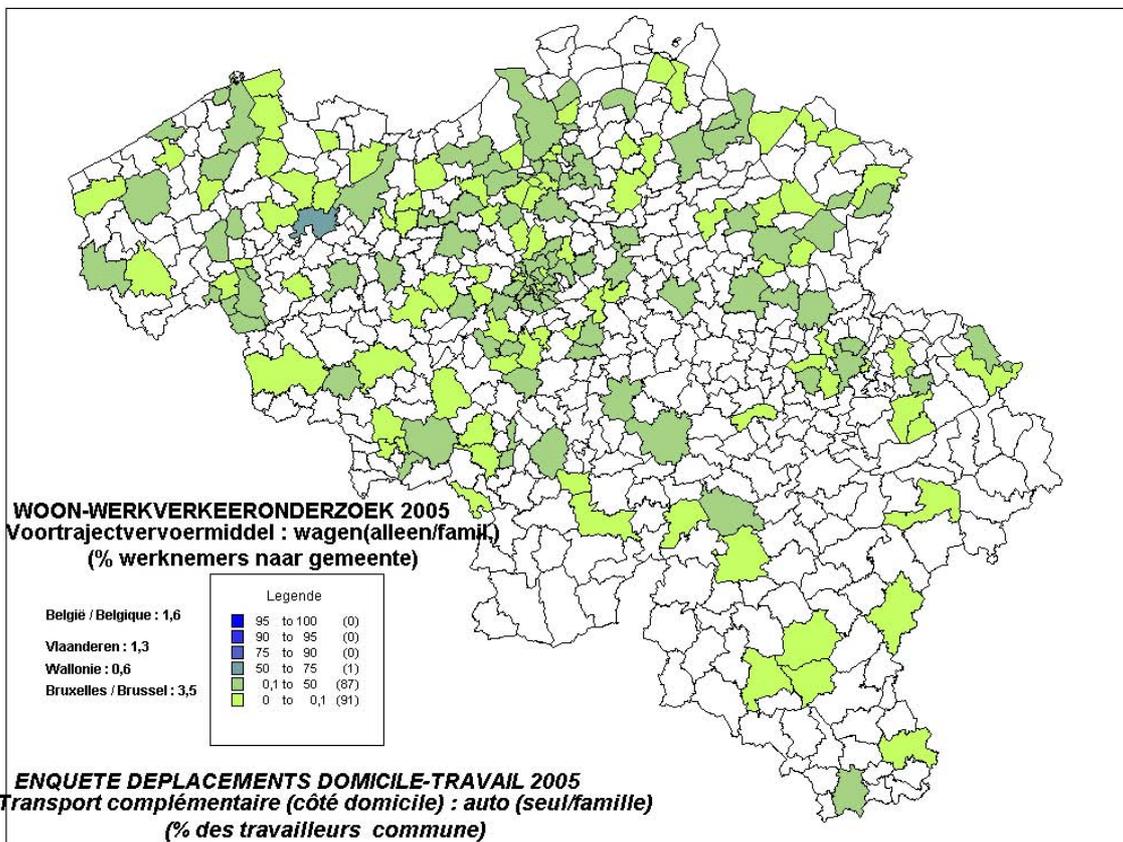


Figure 1d

L'utilisation de la **voiture (seul ou en famille)** pour effectuer le **trajet complémentaire (côté domicile)**, à savoir le trajet entre le domicile et l'endroit où l'on prend le moyen de transport principal, représente en Belgique 1,6%. C'est relativement peu, mais l'on ne peut dans ce cas pas perdre de vue que 72,3% des Belges utilisent la voiture comme moyen de transport principal et que la voiture démarre donc du domicile et n'effectue par conséquent pas de trajet complémentaire. Tandis que respectivement 9,6% des Belges utilisent le train comme moyen de transport principal et que 5,5% utilisent la STIB/TEC/De Lijn. C'est principalement dans la catégorie des travailleurs qui utilisent le train, le bus ou le tramway/métro comme moyen de transport principal qu'il faut tenir compte d'un trajet complémentaire. Si l'on regarde par région, nous constatons que des personnes travaillant dans la Région de Bruxelles-Capitale, 3,5% utilisent la voiture pour effectuer le trajet complémentaire (côté domicile), pour la Flandre ils sont 1,3% et en Wallonie seulement 0,6%.

Cela nous permet également de conclure que moins l'utilisation de la voiture est élevée pour parcourir le trajet principal, plus son utilisation pour effectuer le trajet complémentaire permettant d'atteindre la gare ou l'arrêt du transport en commun est importante. Et il faut une fois de plus insister sur le fait que la personne qui effectue son trajet principal en voiture, n'effectue en principe pas de trajet complémentaire (à l'exception des personnes bénéficiant du covoiturage qui se rendent d'abord au parking de covoiturage).

Ces réponses concernent la partie facultative du questionnaire, le pourcentage réel pourrait bien être plus élevé.

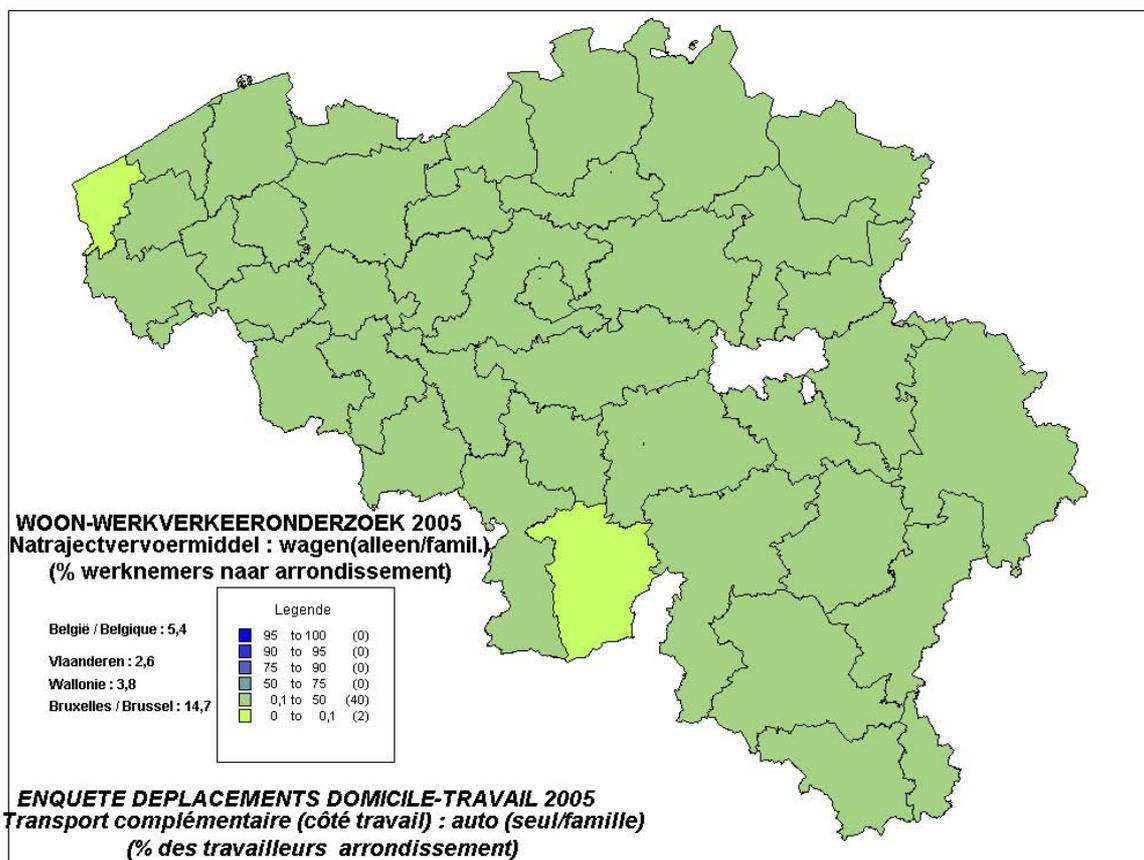


Figure 1e

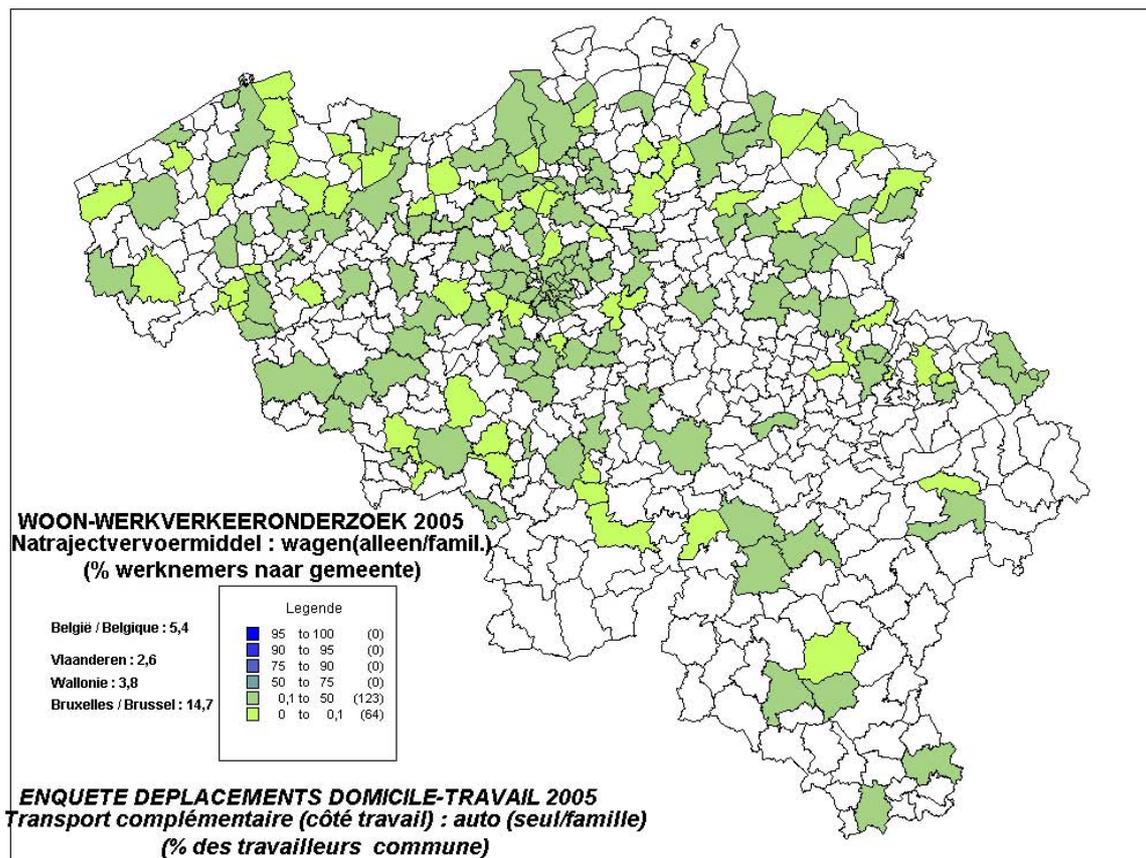


Figure 1f

L'utilisation de la **voiture (seul ou en famille)** pour effectuer le **trajet complémentaire côté travail**, (donc le déplacement entre l'arrêt du moyen de transport principal et la destination finale) est bien plus élevée que l'utilisation pour le trajet complémentaire côté domicile. Il s'agit de 5,4% pour tout le pays et respectivement de 2,6% pour la Flandre et de 3,8% pour la Wallonie, et de 14,7% pour la Région de Bruxelles-Capitale.

À première vue, l'on trouve à cela immédiatement une explication logique. Deux hypothèses peuvent être formulées :

- 1) les personnes répondant au questionnaire n'ont pas bien compris la portée de la question ;
- 2) la question aurait peut-être dû être divisée entre le trajet aller et le trajet retour. L'on se serait alors peut-être aperçu qu'il y a plus de travailleurs que le partenaire vient récupérer le soir en voiture à l'arrêt du transport en commun.

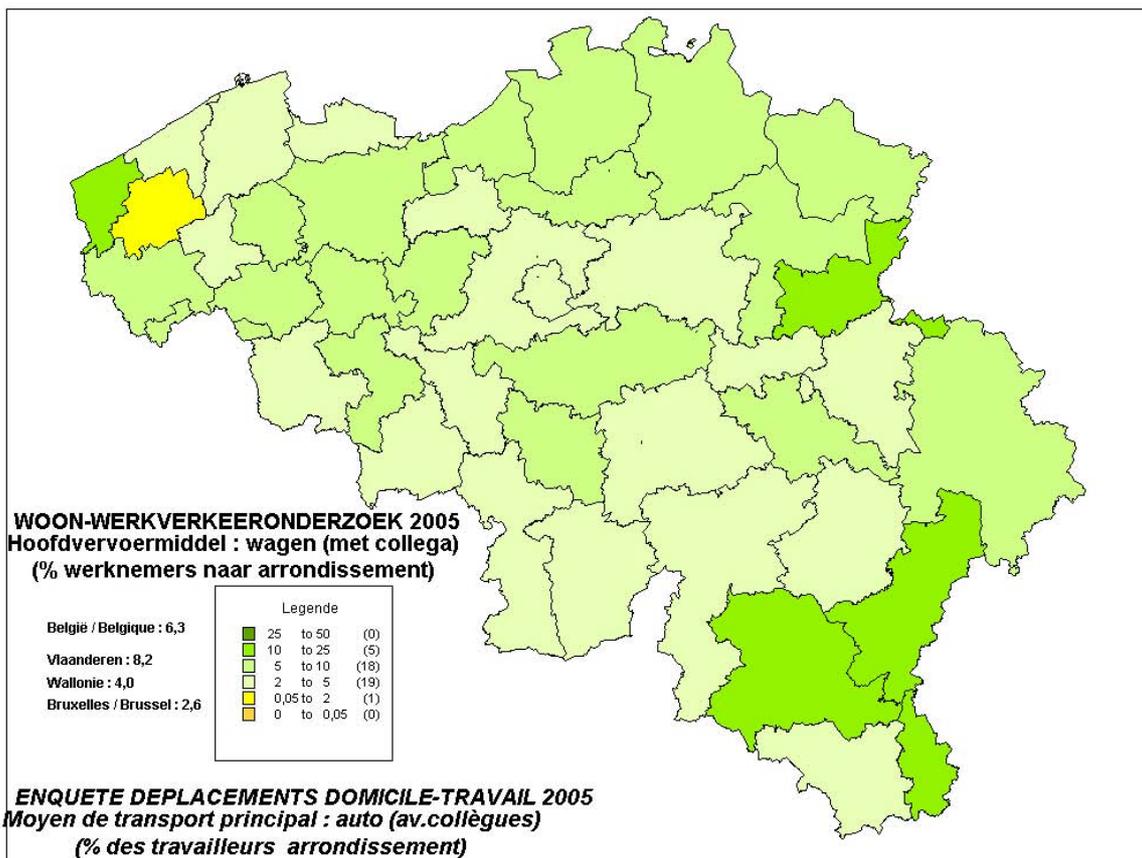


Figure 2a

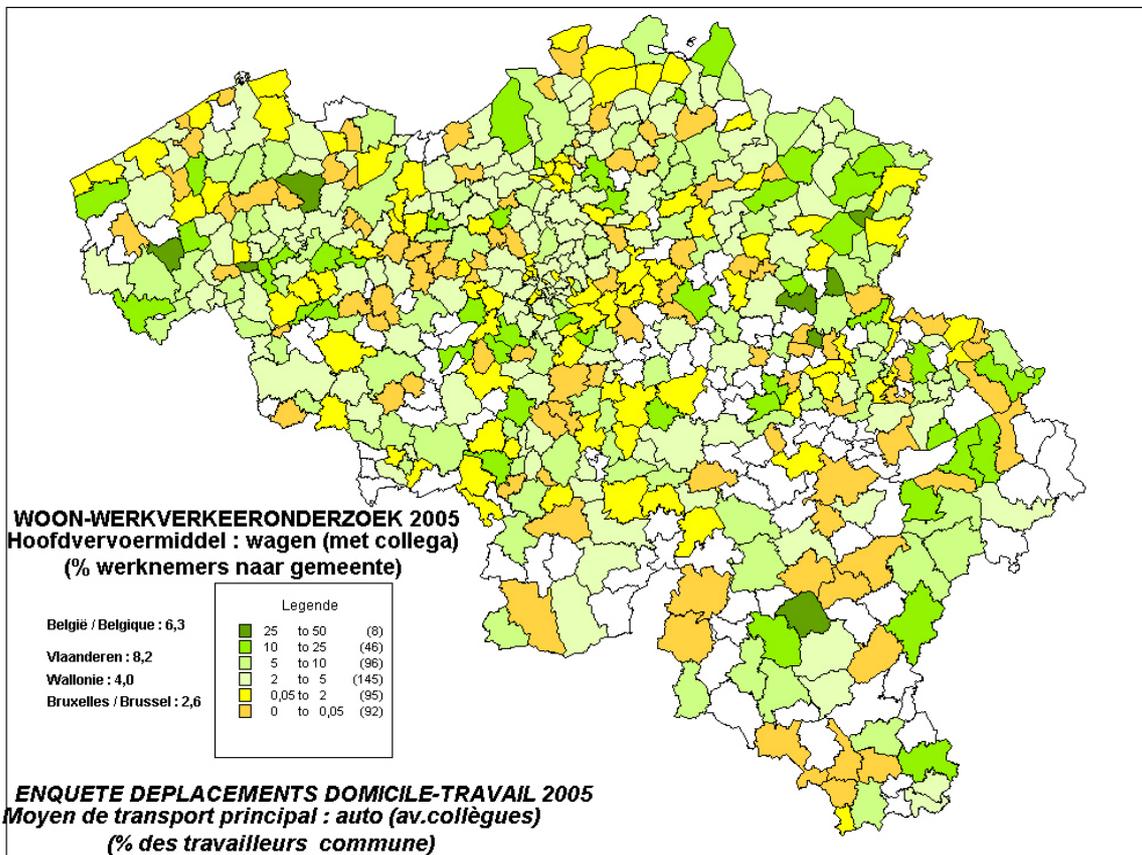


Figure 2b

L'utilisation de **la voiture comme moyen de transport principal** avec un ou plusieurs collègues (covoiturage) représente pour le pays 6,3% des déplacements domicile-lieu de travail, tandis qu'au niveau des régions, cela représente respectivement 8,2% pour la Flandre, 4% pour la Wallonie et 2,6% pour Bruxelles.

Ce que l'on remarque en particulier ici est que pour les personnes travaillant dans des arrondissements plus périphériques, tels que Furnes, Tongeren, Neufchâteau, Bastonge et Arlon, la part de « covoiturants » dans les déplacements domicile-lieu de travail est plus importante.

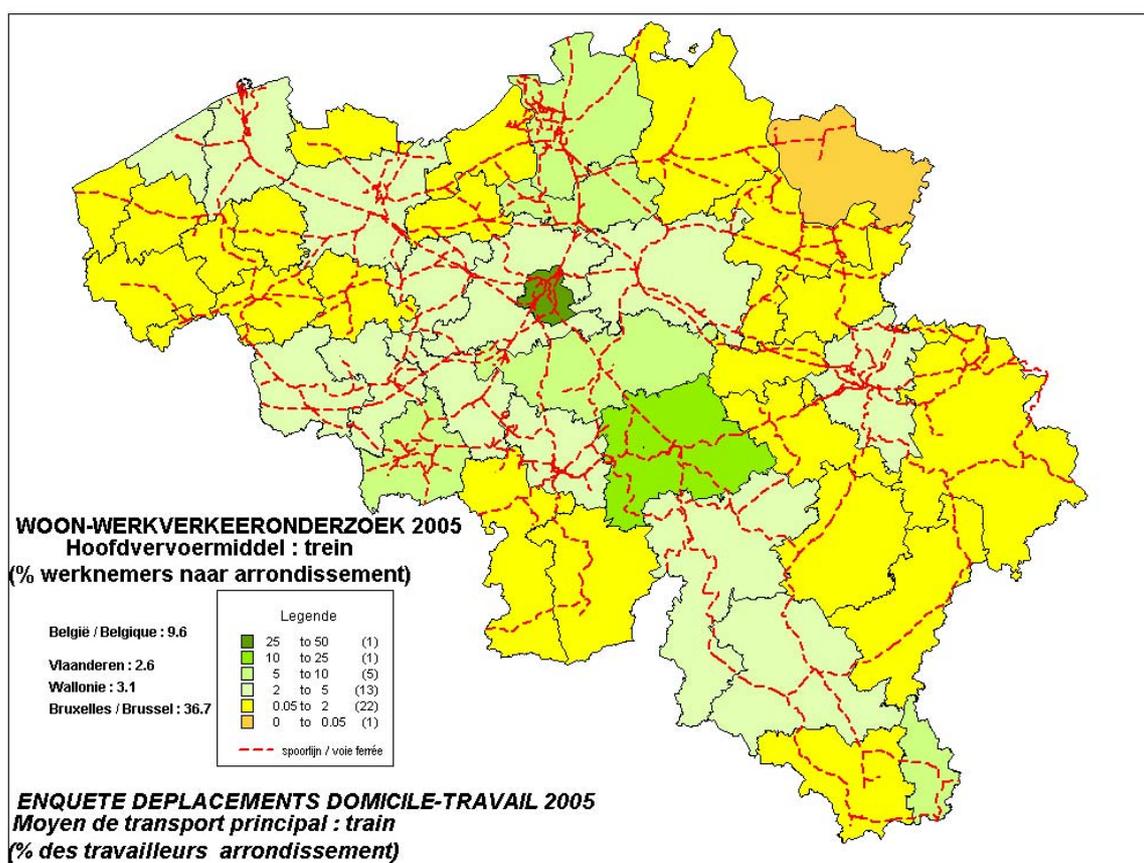


Figure 3a

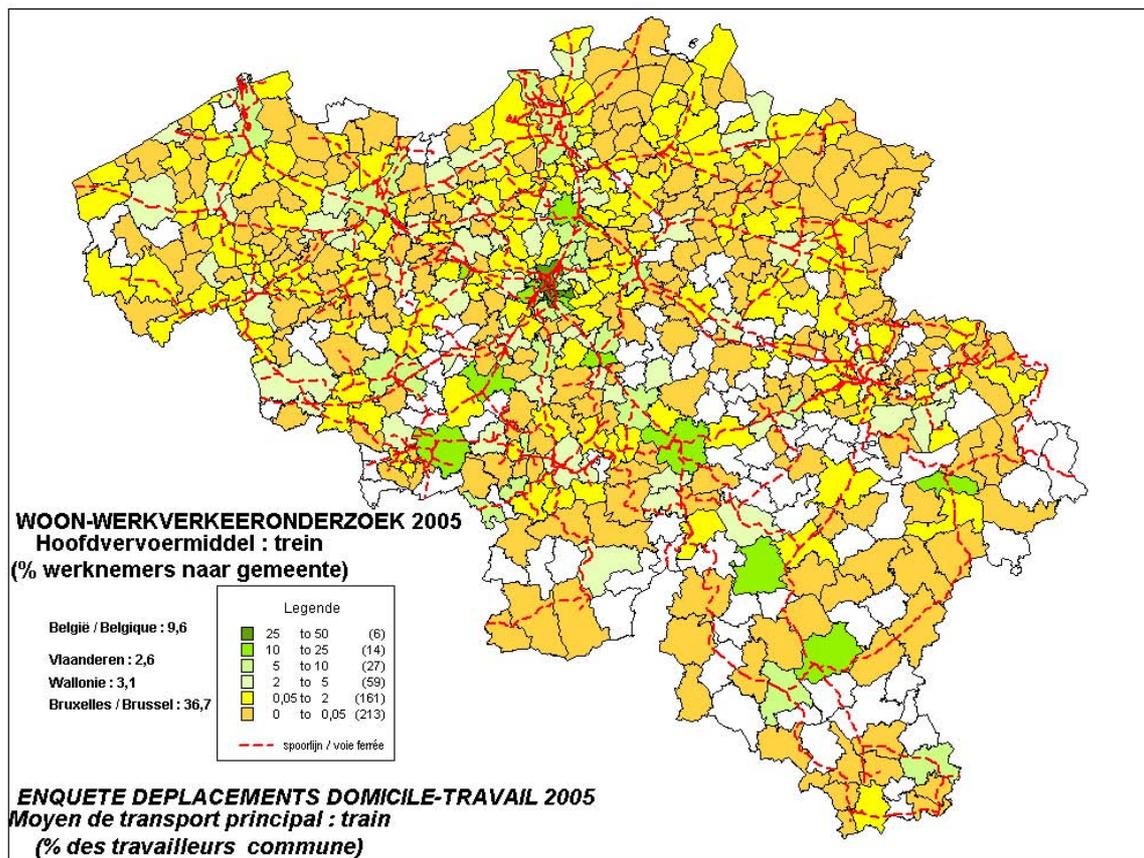


Figure 3b

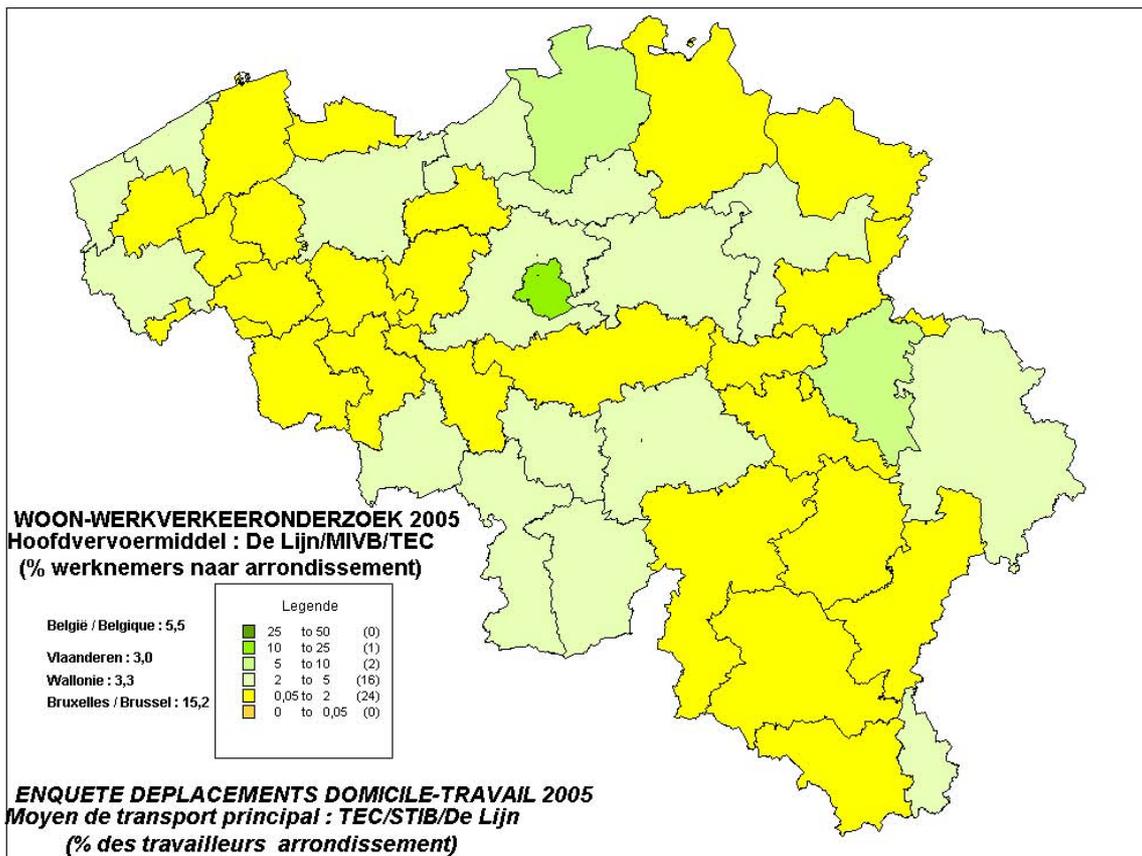
L'utilisation du **train comme moyen de transport principal** dans les déplacements domicile-lieu de travail représente pour le pays 9,6%. Pour la Flandre, cela représente 2,6%, pour la Wallonie 3,1% et pour la Région de Bruxelles-Capitale 36,7%.

Le fait que la Région de Bruxelles-Capitale obtienne ici un score particulièrement élevé n'est pas étonnant, puisque la Capitale est la plaque tournante du trafic ferroviaire en Belgique. En outre, la plupart des services publics se situent à Bruxelles, lesquels permettent à leurs travailleurs de faire usage gratuitement, ou presque, des transports en commun.

Ce qui est remarquable c'est que, outre Bruxelles, l'arrondissement de Namur remporte également un score important, en particulier la ville de Namur. L'on peut supposer que les bonnes liaisons ferroviaires, la bonne situation de la gare et le fait que Namur soit la Capitale de la Wallonie avec un grand nombre de fonctionnaires ne sont pas étrangers à cela.

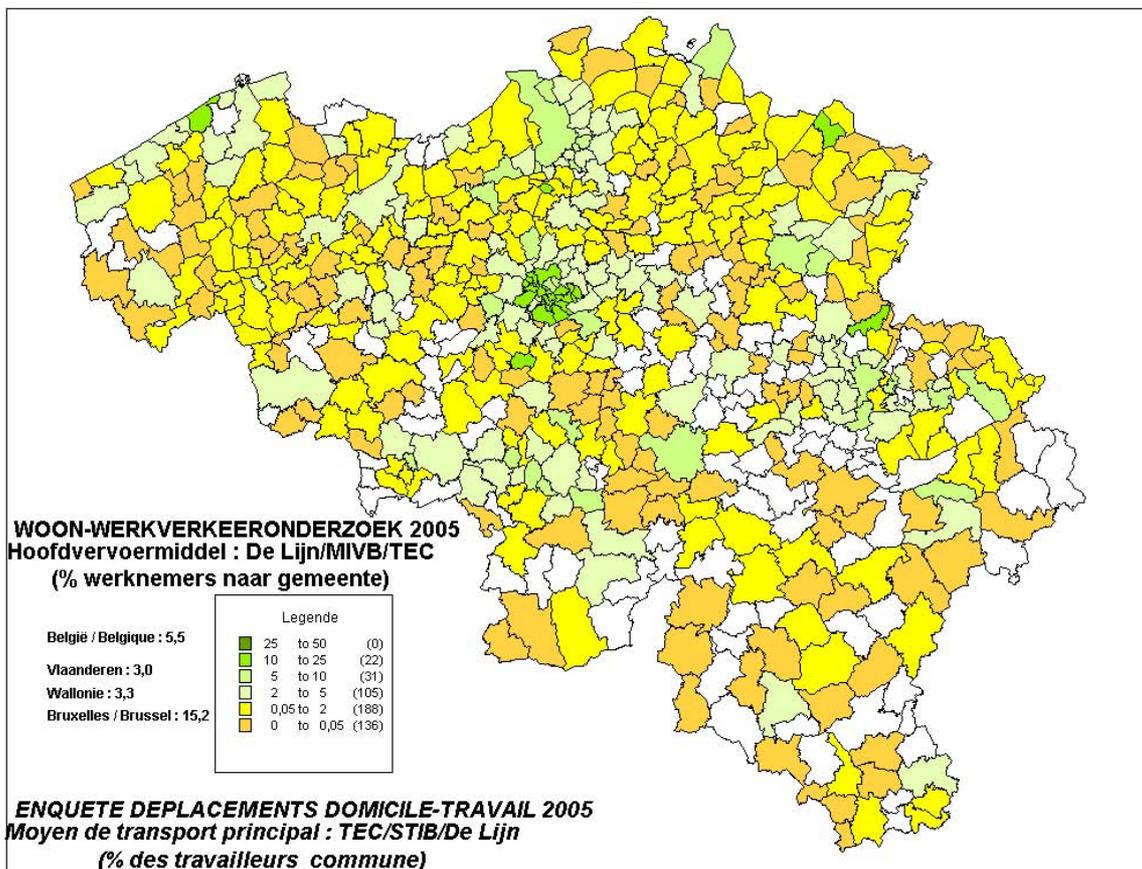
À côté de cela, un certain nombre d'autres agglomérations importantes obtiennent également un bon résultat en ce qui concerne l'utilisation du train comme principal moyen de transport. Cela concerne Anvers, Bruges, Gand, Malines et Mons, mais également quelques communes ferroviaires types telles que Trois Ponts, Ottignies-Louvain-la-Neuve, Rochefort, Libramont et Braine-le-Comte.

Cela démontre une nouvelle fois que la qualité des liaisons ferroviaires joue ici un rôle important.



© SPF MT - FOD MV - 2006

Figure 4a



© SPF MT - FOD MV - 2006

Figure 4b

L'utilisation des **transports urbains et régionaux** (TEC, STIB, De Lijn) comme **moyen de transport principal** est globalement assez limitée, s'élevant à 5,5% pour la Belgique, 3% pour la Flandre et 3,3% pour la Wallonie. La Région de Bruxelles-Capitale forme ici une exception avec 15%. Outre la Région de Bruxelles-Capitale, ce mode de transport remporte le plus de succès auprès des personnes travaillant dans les arrondissements d'Anvers et de Liège.

En général, l'on peut dire que les transports urbains et régionaux remportent le plus de succès dans les régions urbanisées.

Nulle part l'utilisation des transports urbains et régionaux ne dépasse les 25%. Outre la Région de Bruxelles-Capitale, peu de communes dépassent d'ailleurs les 10%.

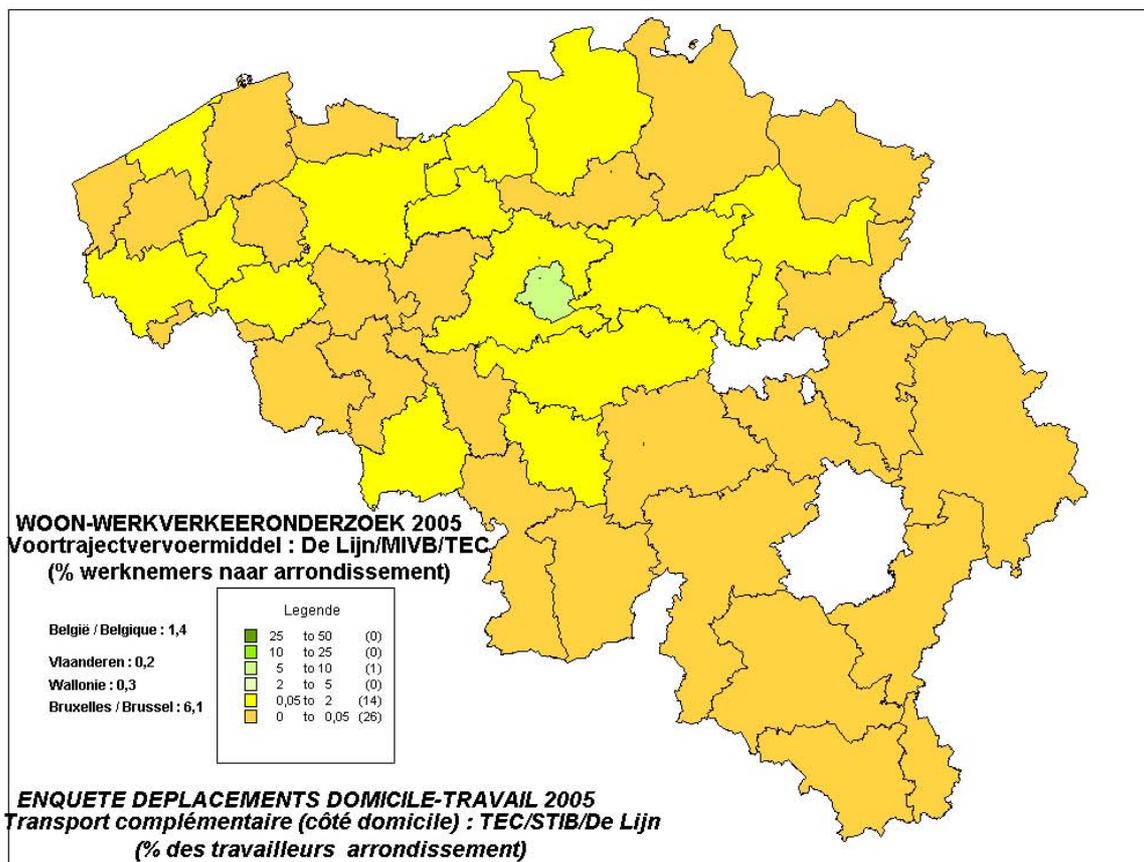


Figure 4c

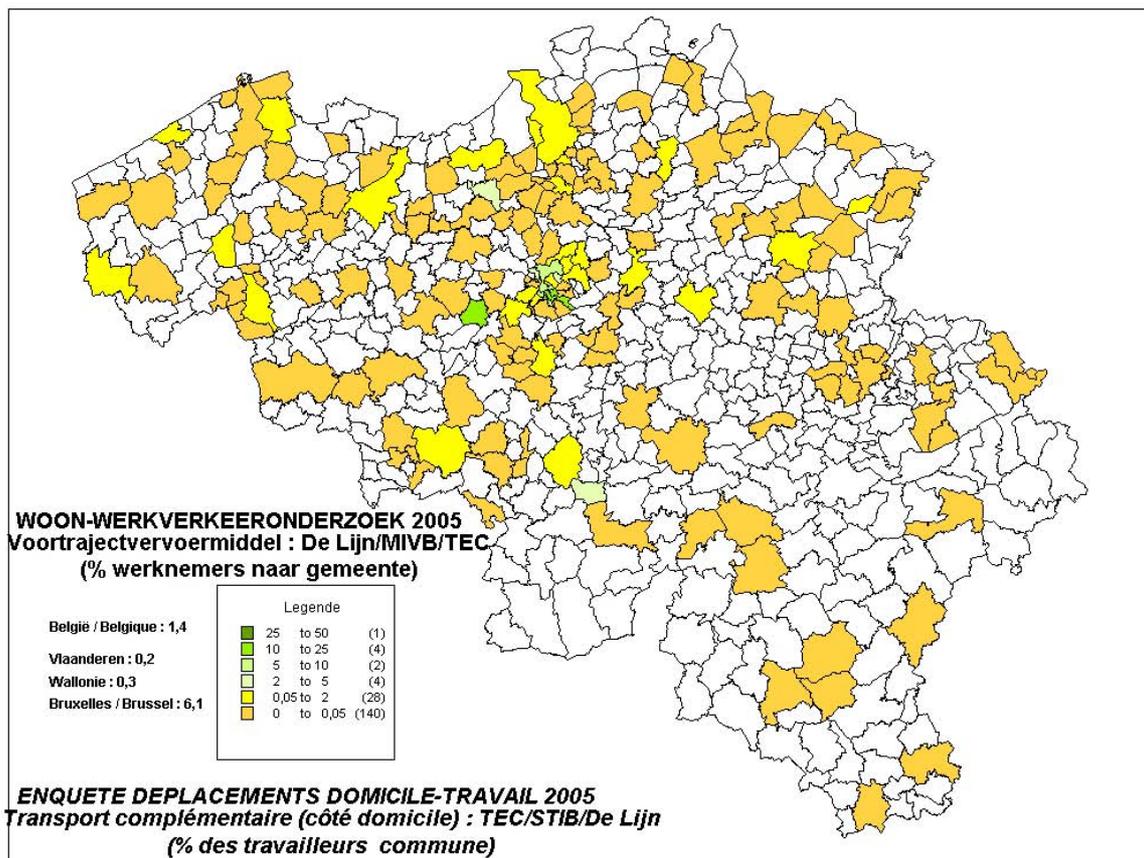


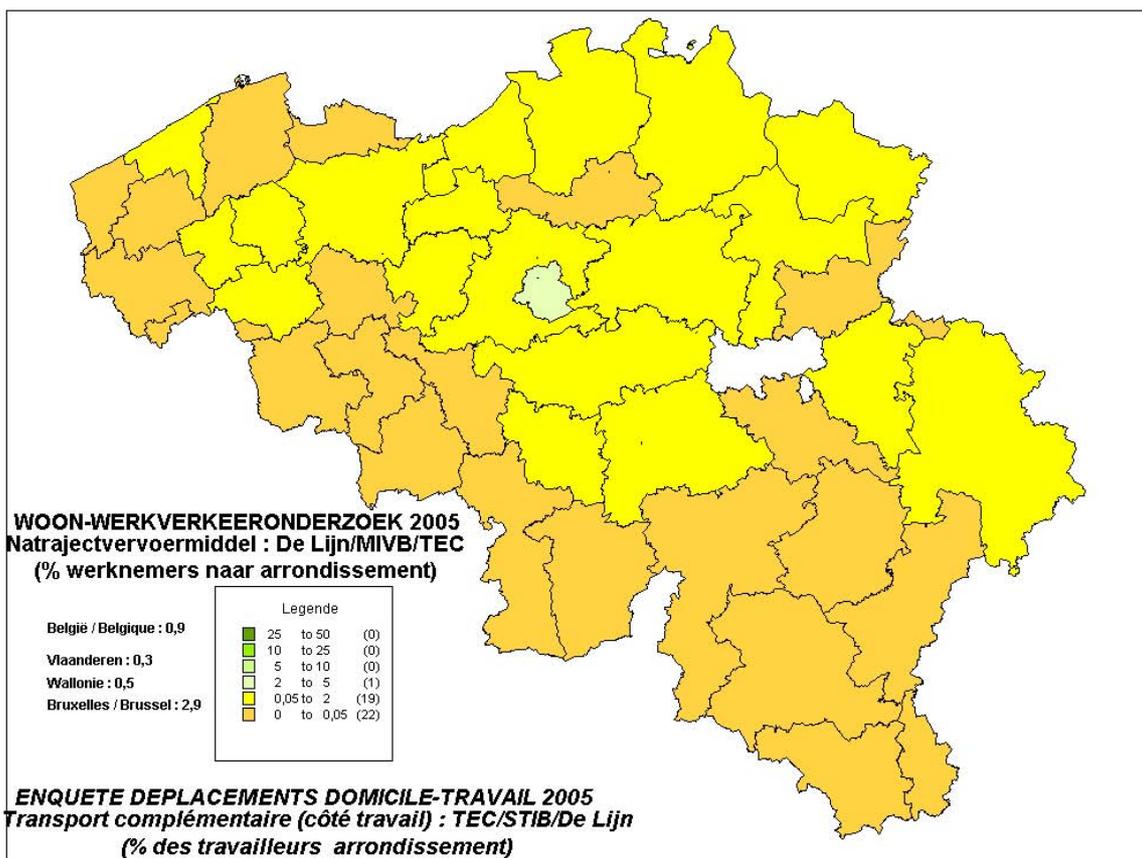
Figure 4d

L'utilisation des **transports urbains et régionaux** (STIB, De Lijn, TEC) pour effectuer le **trajet d'approche** est très limitée, représentant à peine 1,4% pour toute la Belgique. La plupart de ces déplacements sont générés par les personnes travaillant à Bruxelles (6,1%). Il ne faut pas s'étonner de cela, puisque ce sont également ces travailleurs qui utilisent en grand nombre le train comme principal moyen de transport et effectuent donc plus que les autres travailleurs un trajet complémentaire. Un des moyens permettant d'atteindre la gare de départ consiste à prendre les transports urbains ou régionaux.

Si l'on fait la comparaison avec les cas où le trajet d'approche est effectué en voiture (1,6%), l'on peut dire que les transports urbains et régionaux s'en sortent relativement bien.

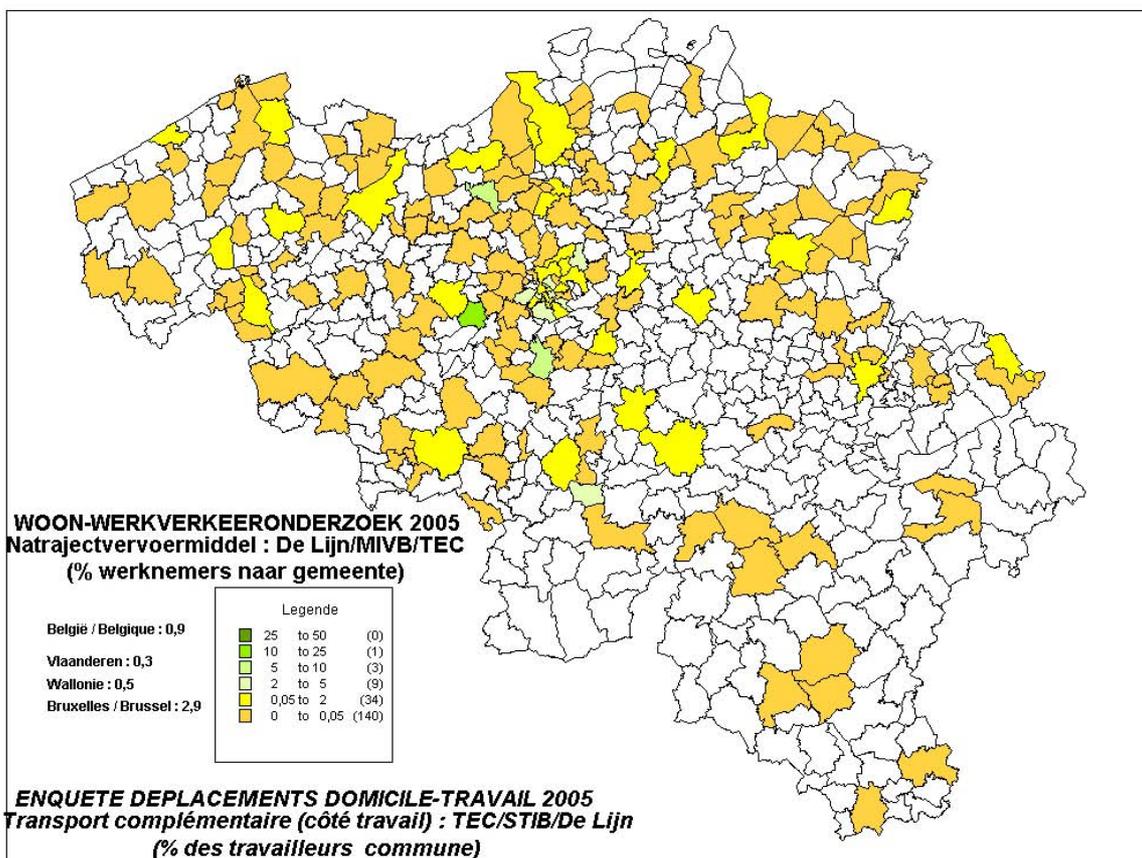
Pour les personnes travaillant en Flandre et en Wallonie, cela concerne des chiffres quasiment insignifiants de respectivement 0,2 et 0,3%.

Un fois de plus : l'on ne peut pas donner de valeur absolue à ces chiffres, car il portent sur la partie facultative du questionnaire.



(C) SPF.MT - FOD.MV - 2006

Figure 4e



(C) SPF.MT - FOD.MV - 2006

Figure 4f

L'utilisation des **transports urbains et régionaux** (TEC, STIB, De Lijn) pour effectuer le **trajet final** est insignifiante au niveau de la Belgique, représentant 0,9%. Une fois de plus, la Région de Bruxelles-Capitale remporte le meilleur score avec 2,9% des personnes travaillant dans cette région.

L'on remarquera que ce moyen de transport rencontre surtout du succès comme mode de transport lorsque le train est utilisé comme moyen de transport principal.

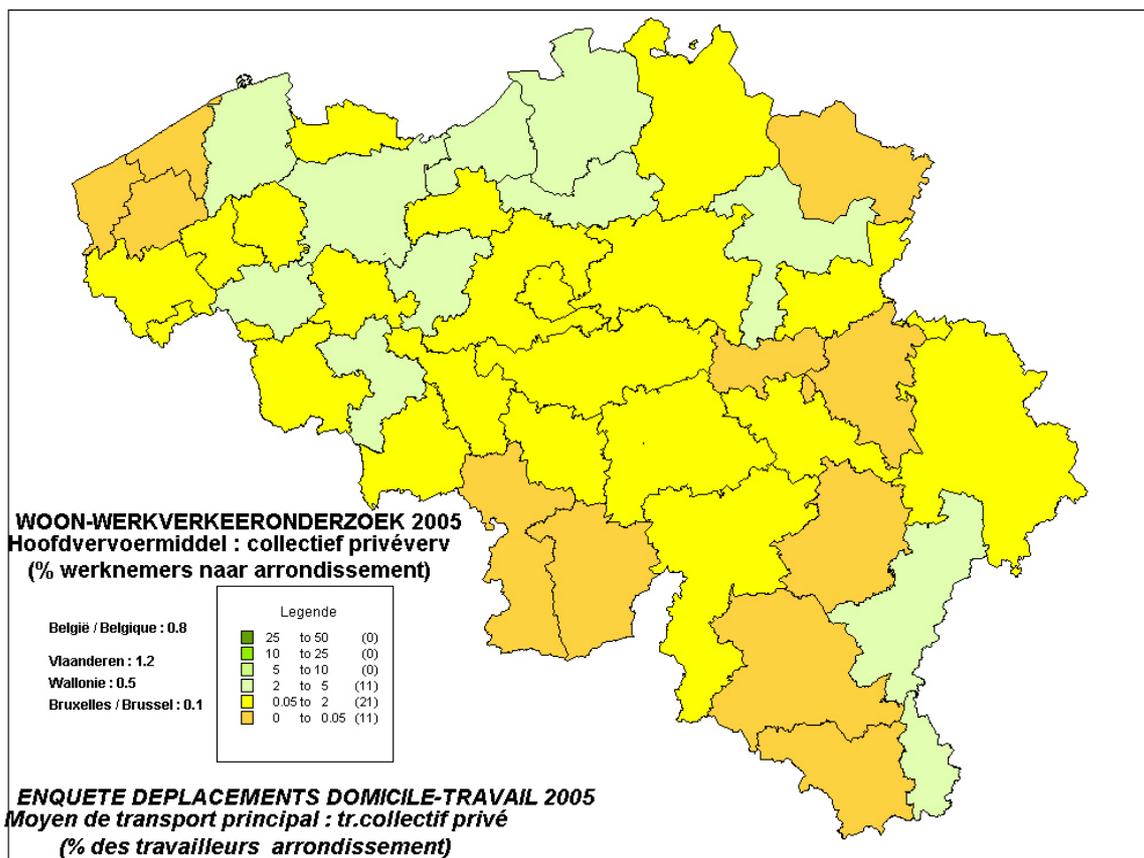


Figure 5a

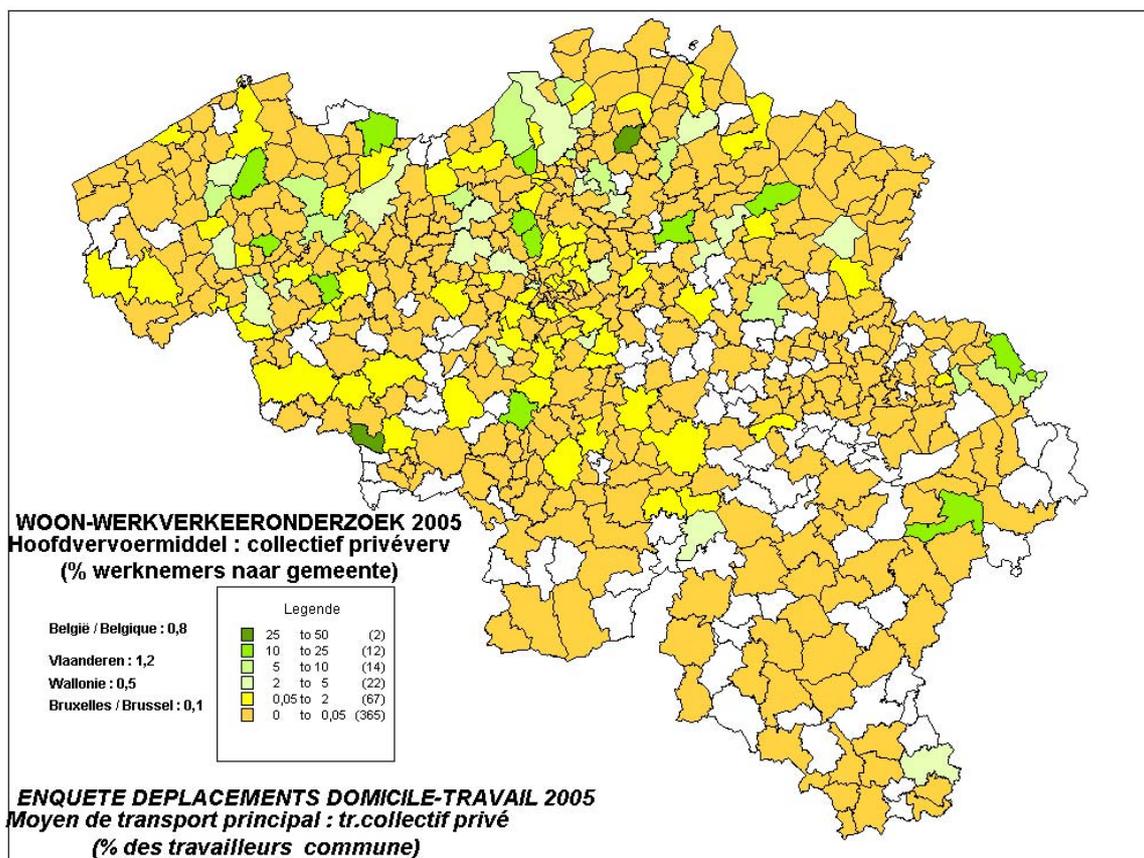


Figure 5b

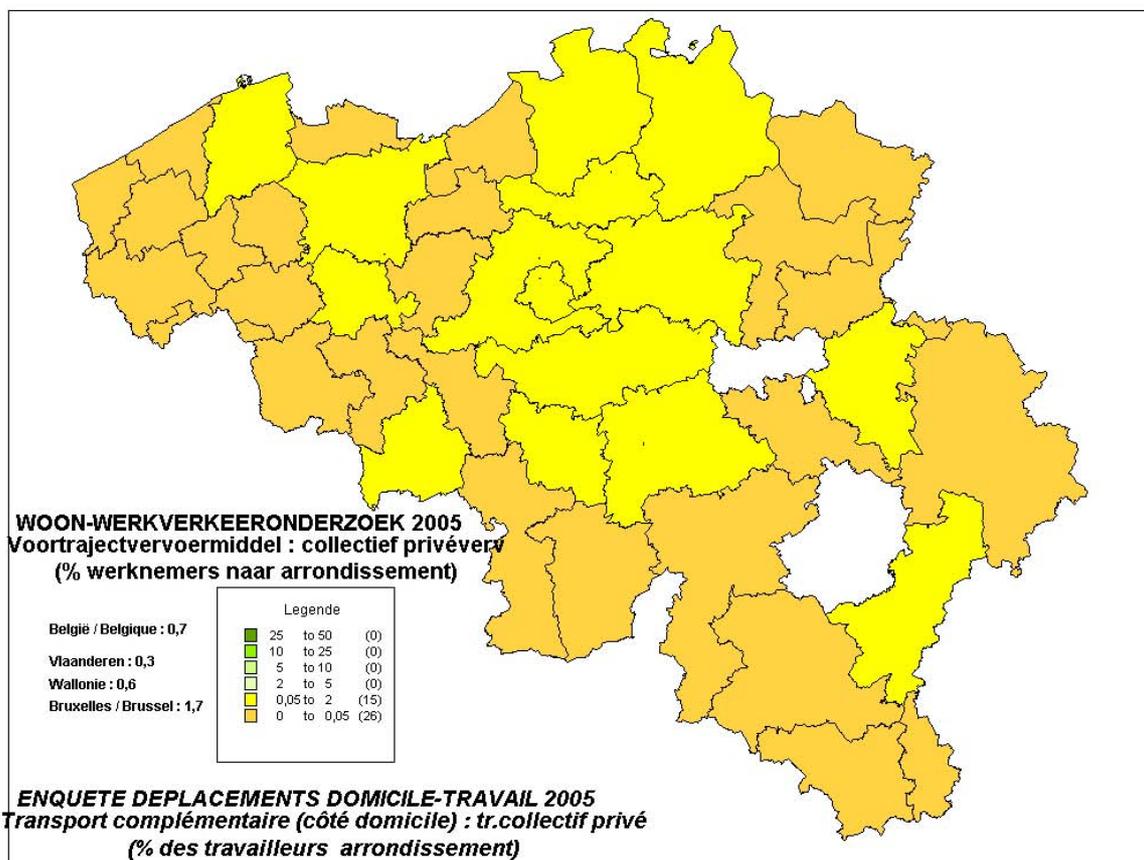


Figure 5c

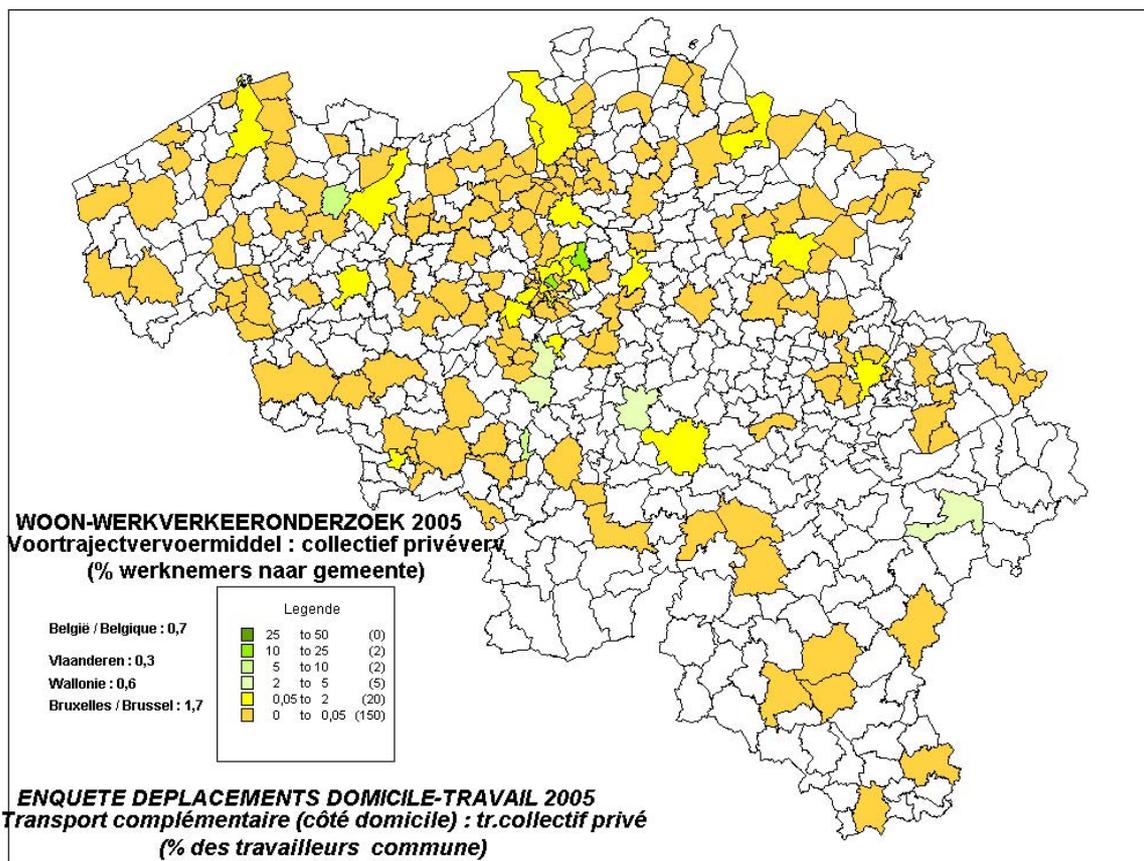


Figure 5d

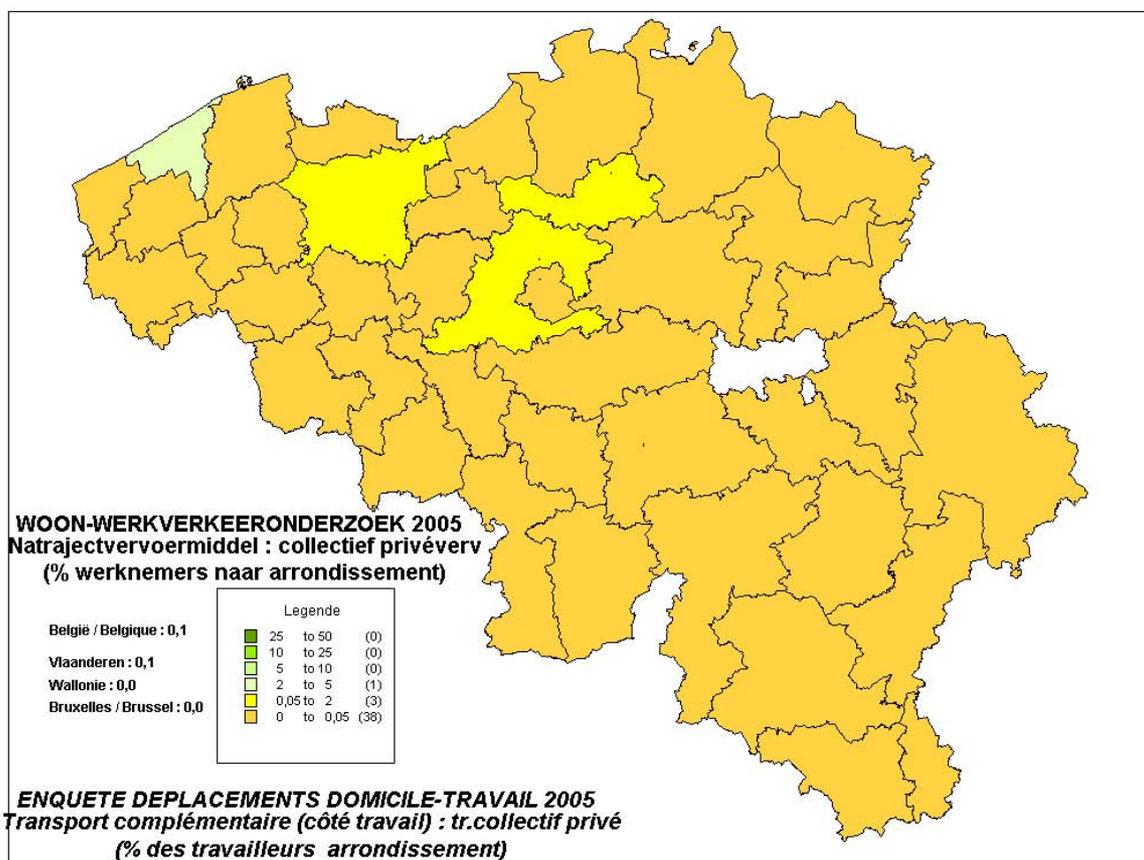


Figure 5e

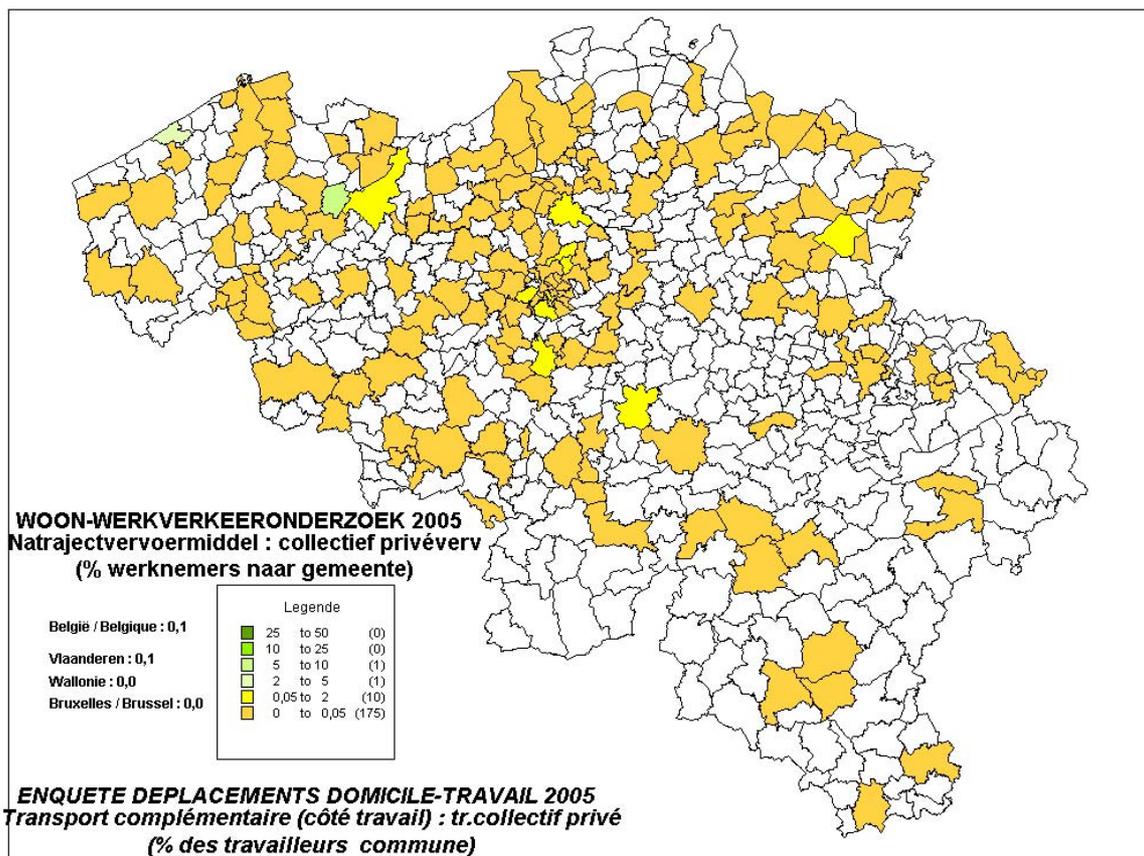


Figure 5f

Les cartes figurant sous le numéro 5 concernent les **transports collectifs mis en place par l'employeur pour les travailleurs**.

En tant que **moyen de transport principal**, nous pouvons constater qu'au niveau de la Belgique, cela représente un mode de transport marginal avec à peine 0,8% des travailleurs concernés. Pour la Flandre, les chiffres sont un peu meilleurs avec 1,2% ; en faisant une analyse un peu plus poussée, il semble qu'un certain nombre d'entreprises d'assemblage automobile ont une part assez importante dans ce phénomène, cela concerne e.a. Volvo à Gand (16% des travailleurs), Van Hool à Lier (14%) et Ford à Genk (11%). Pour la Wallonie ce chiffre est de 0,5% et pour Bruxelles le phénomène est, avec 0,1%, quasiment inexistant, bien que chez certains employeurs, comme Volkswagen à Vorst, où 17% des travailleurs font usage du transport collectif mis en place par l'employeur, cela représente une assez grand part des déplacements entre le domicile et le lieu de travail.

On peut supposer que le travail en équipe, avec un besoin en transport en dehors des heures normales de déplacement domicile-lieu de travail, joue un rôle là-dedans.

En ce qui concerne le **transport d'approche** (cartes 5c et 5d), au niveau de la Belgique, la situation est, avec 0,7%, environ la même que pour le moyen de transport principal.

Pour la Wallonie, cela est également le cas avec 0,6% par rapport à 0,5%, mais les chiffres sont inversés pour la Flandre avec 0,3% et pour Bruxelles avec 1,7%.

Le transport collectif privé en tant que **trajet final** est, avec 0,1% pour le pays et la Flandre et 0% pour la Wallonie et Bruxelles quasiment inexistant.

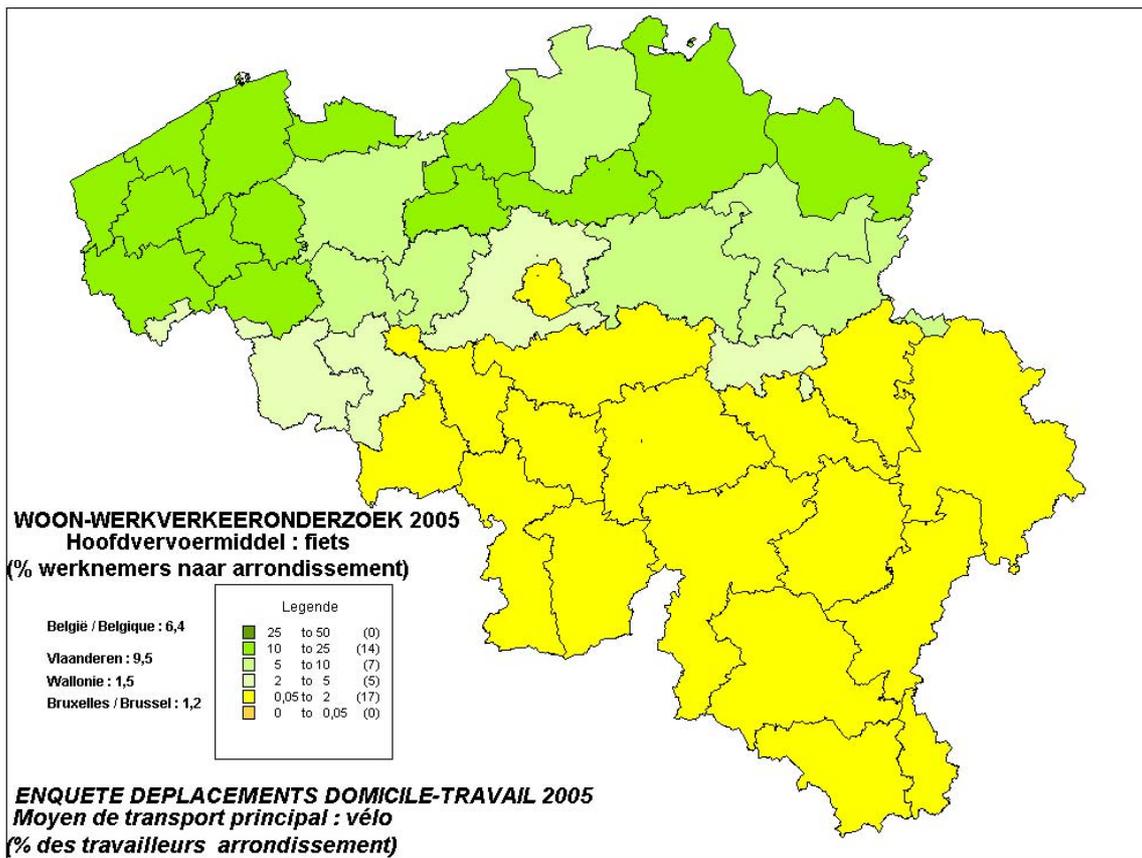


Figure 6a

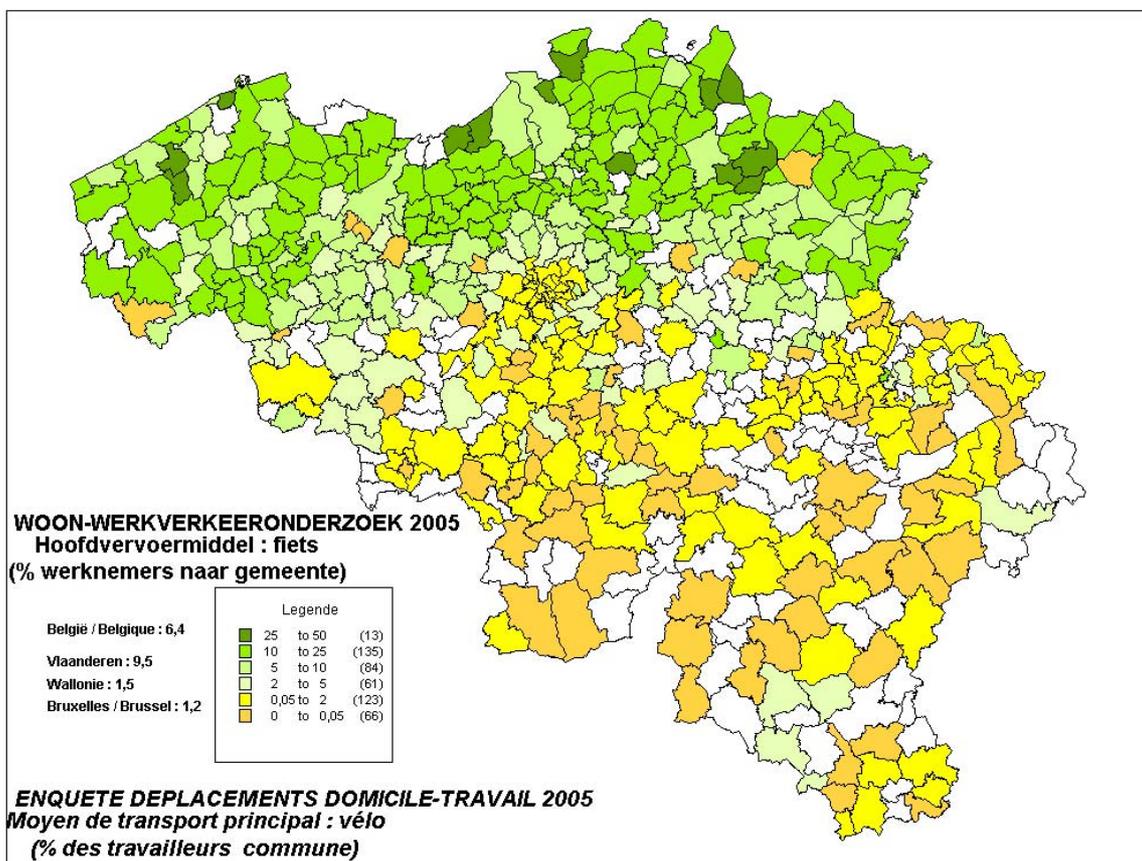


Figure 6b

* L'utilisation du vélo comme moyen de transport principal n'est, avec 6,4% des travailleurs belges, en aucun cas négligeable.

Les chiffres montrent clairement que cela est encore trop souvent une habitude flamande avec 9,5% par rapport à seulement 1,5% en Wallonie et 1,2% dans la Région de Bruxelles-Capitale.

L'existence d'une tradition cycliste et le fait que le plat pays flamand s'y prête mieux que le paysage wallon vallonné ne sont bien sûr pas étrangers à cela. Cela se traduit également dans la possession d'un vélo. Sur la base des chiffres de 1999*, cela donne pour la Flandre 4.202.531 de vélos pour adultes, 269.725 pour la Région de Bruxelles-Capitale et 1.330.628 pour la Wallonie.

Le nombre restreint de vélos dans la Région de Bruxelles-Capitale peut s'expliquer par le caractère très urbanisé, la densité du trafic et le manque d'une infrastructure cycliste sûre.

Lorsque l'on regarde les données au niveau des communes, l'on constate que les villes en général, à l'exception de Bruges, obtiennent un moins bon score. Les raisons que nous avons invoquées pour le faible succès du vélo dans la Région de Bruxelles-Capitale jouent d'une manière ou d'une autre également un rôle dans les autres villes. Dans tous les cas, le fait que les transports urbains et régionaux y sont mieux développés a probablement également comme conséquence que les gens qui prenaient jadis leur vélo prennent aujourd'hui plus facilement les transports en commun.

* enquête nationale sur la mobilité des ménages (décembre 1998 – novembre 1999), Synthèse du rapport final, avril 2001, blz. 13

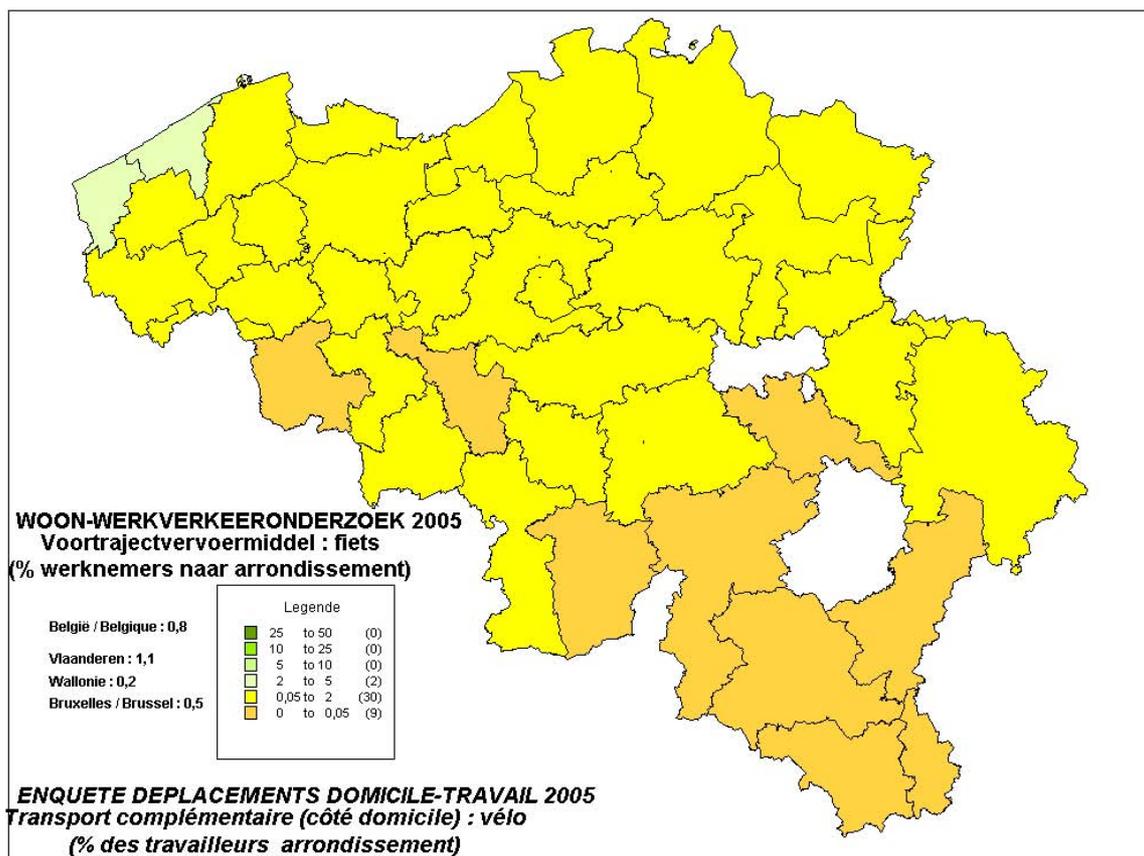


Figure 6c

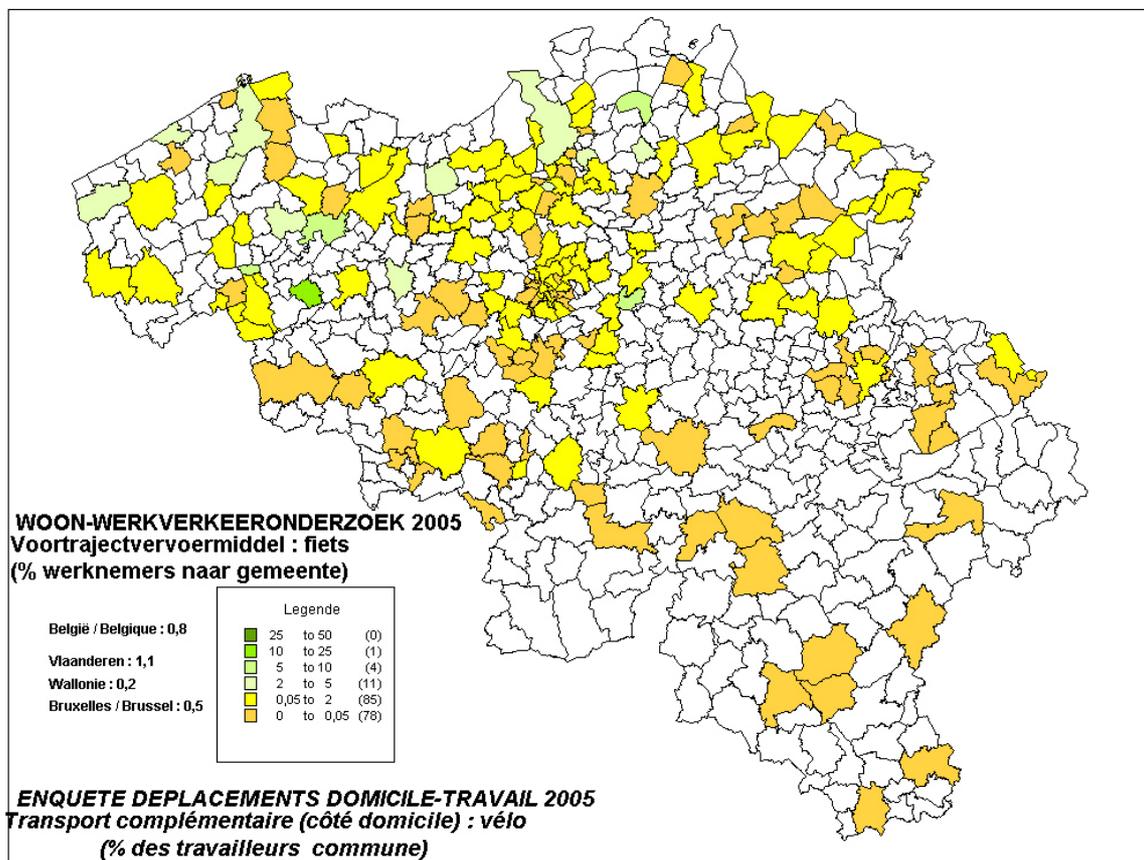


Figure 6d

Pour le **trajet d'approche**, le vélo est rarement utilisé, représentant 0,8% des trajets au niveau de la Belgique, 1,1% en Flandre, 0,5% à Bruxelles et 0,2% en Wallonie. Les arrondissements de Furnes et Ostende forment en quelque sorte une exception avec des chiffres situés entre 2 et 5%.

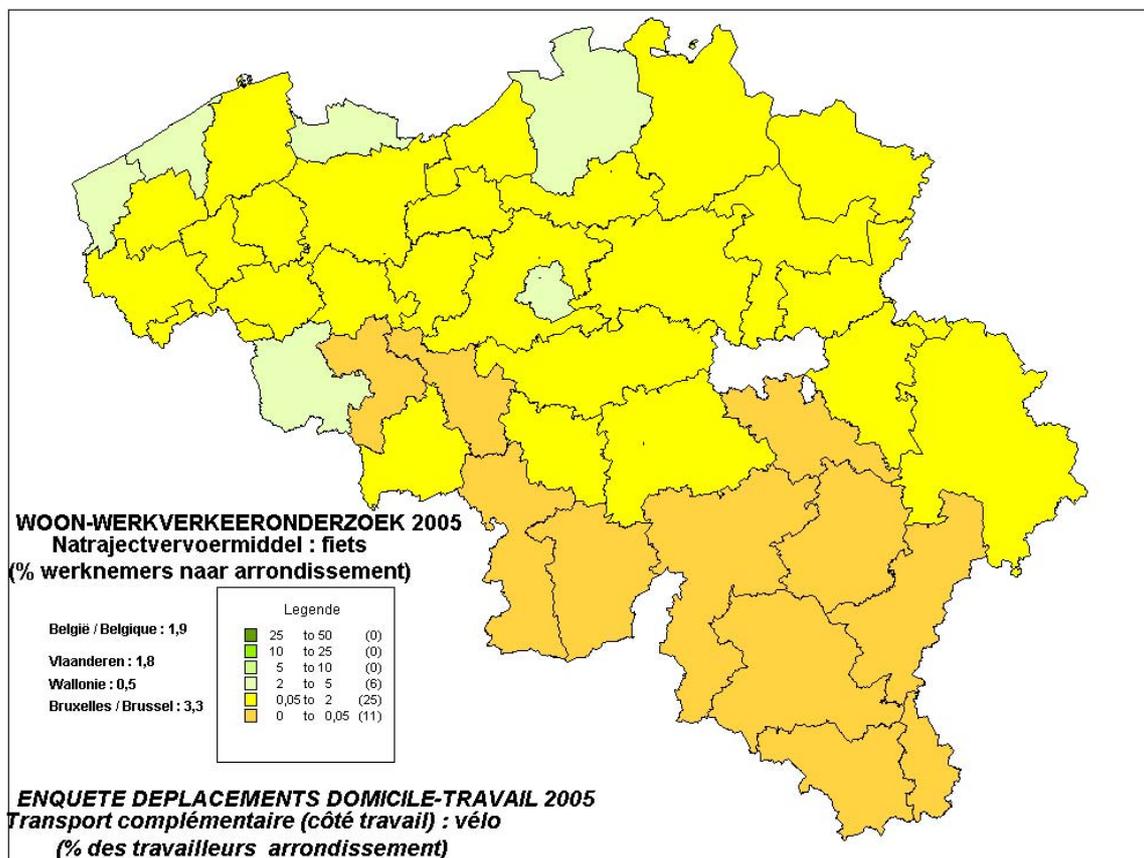


Figure 6e

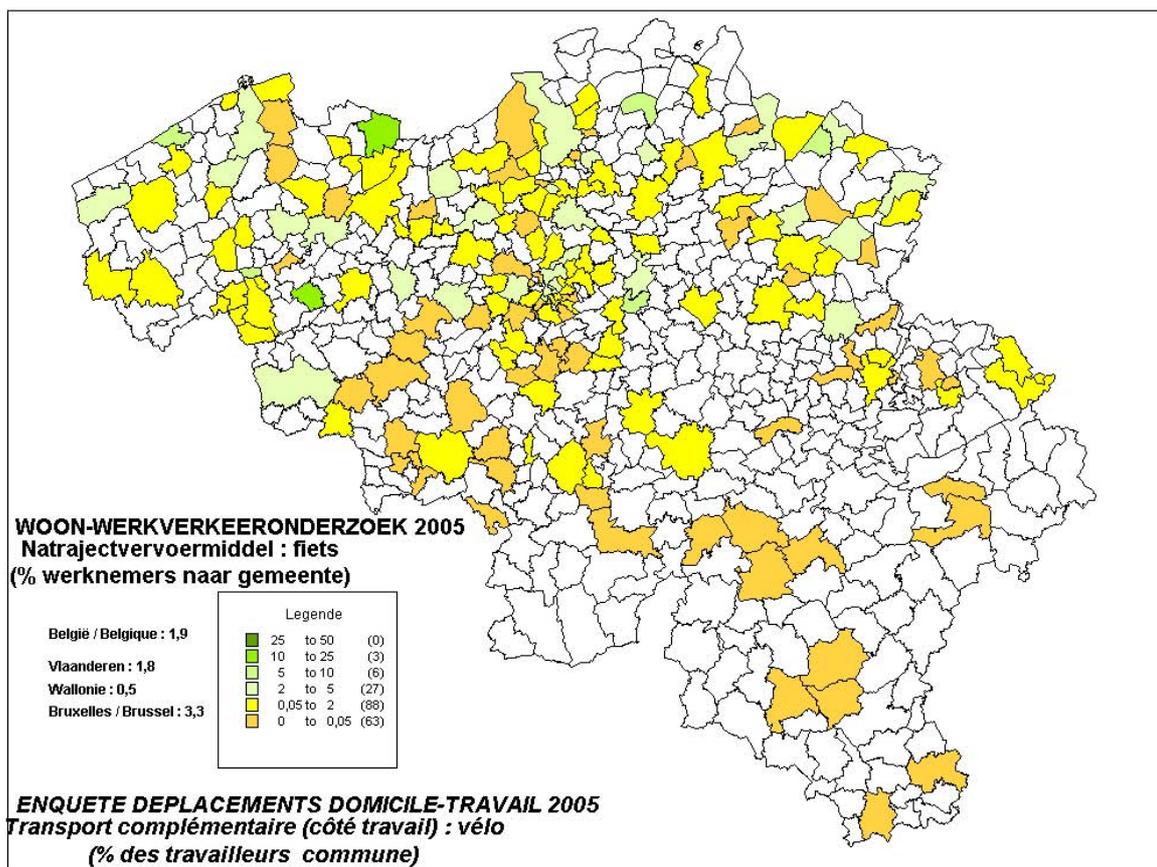
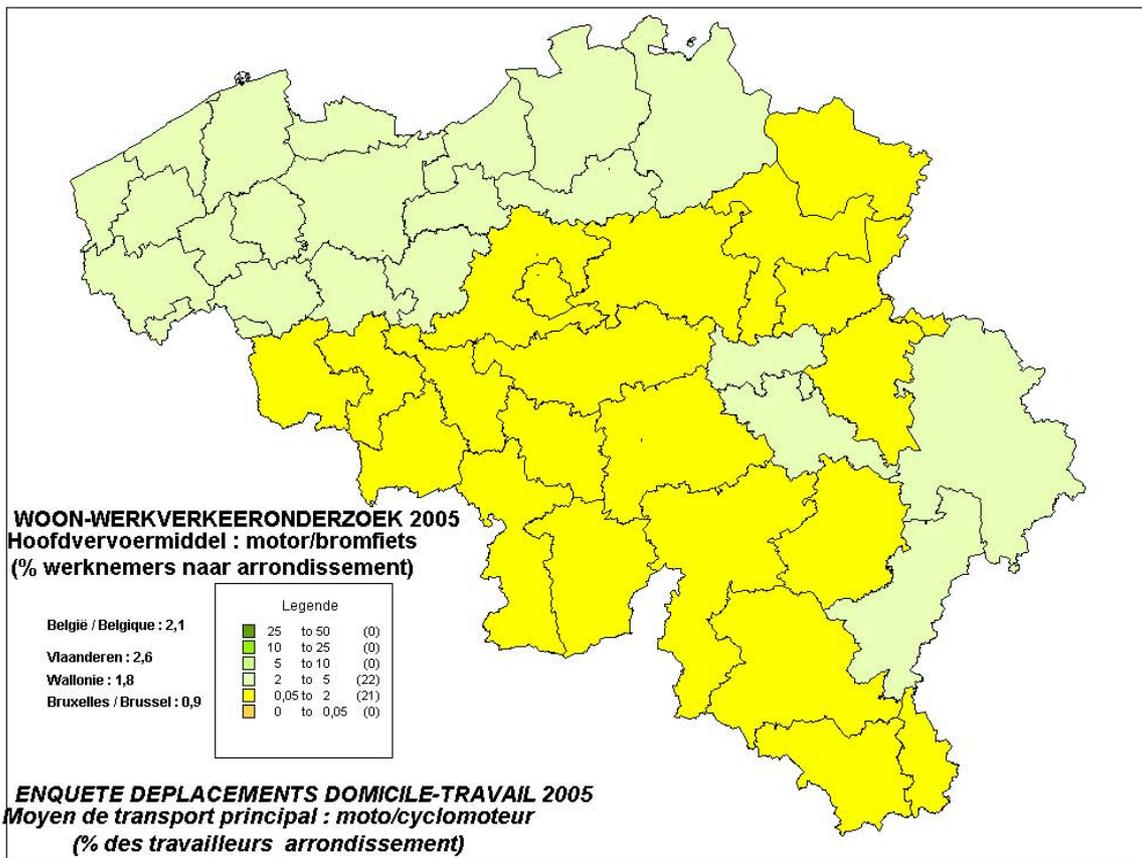


Figure 6f

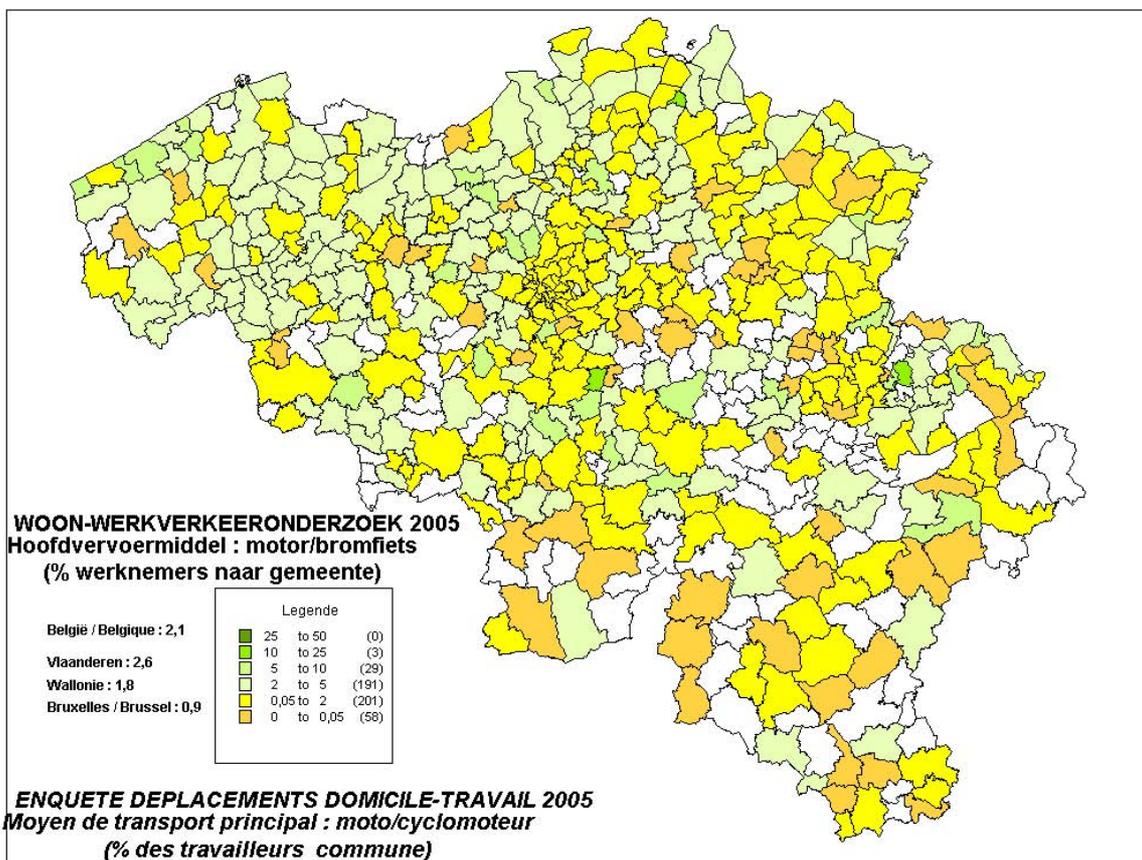
Pour le **trajet final**, un nombre un peu plus important de travailleurs utilisent le vélo. Il s'agit respectivement de 1,9% en Belgique, de 1,8% des personnes travaillant en Flandre, de 0,5% des personnes travaillant en Wallonie et de 3,3% des personnes travaillant à Bruxelles.

Le fait que Bruxelles compte le plus grand nombre d'utilisateurs du train pour leur trajet principal n'est certainement pas étranger à cela.



(C) SP.F.M.T. - FOD.M.V. - 2006

Figure 7a



(C) SP.F.M.T. - FOD.M.V. - 2006

Figure 7b

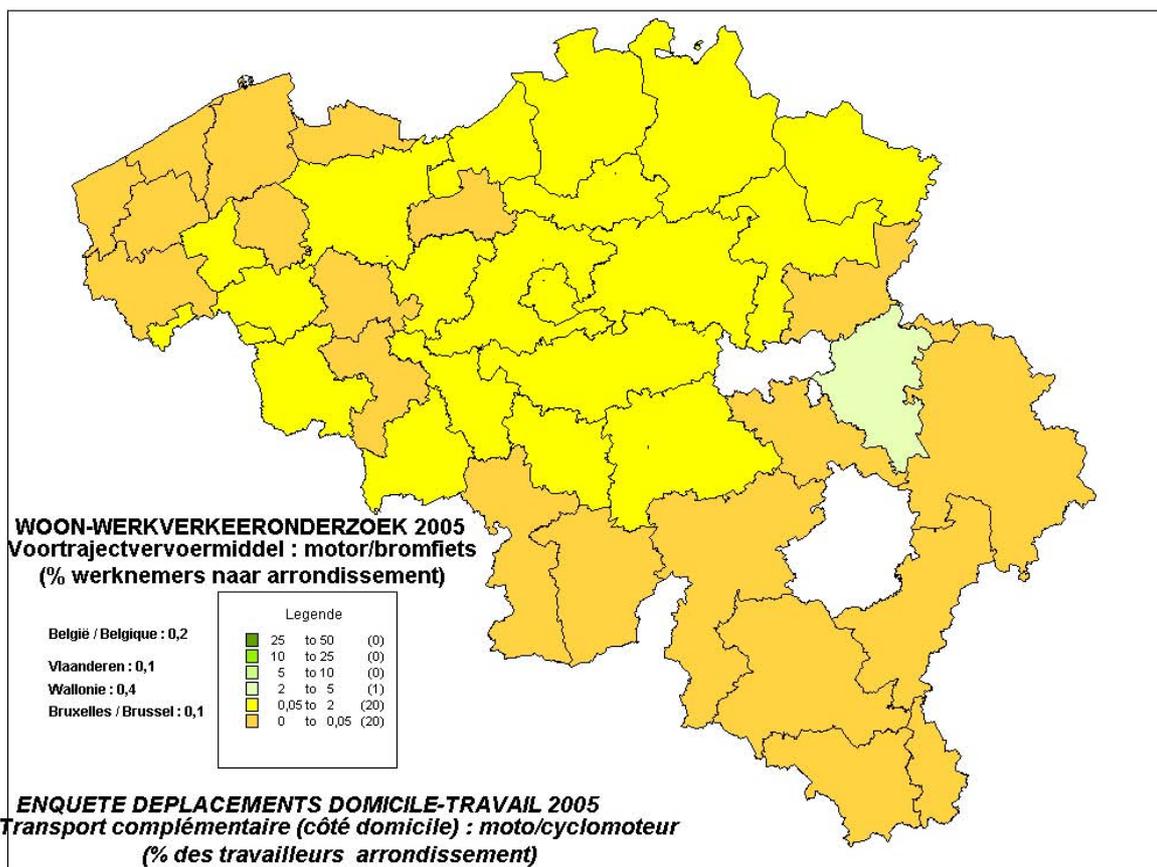


Figure 7c

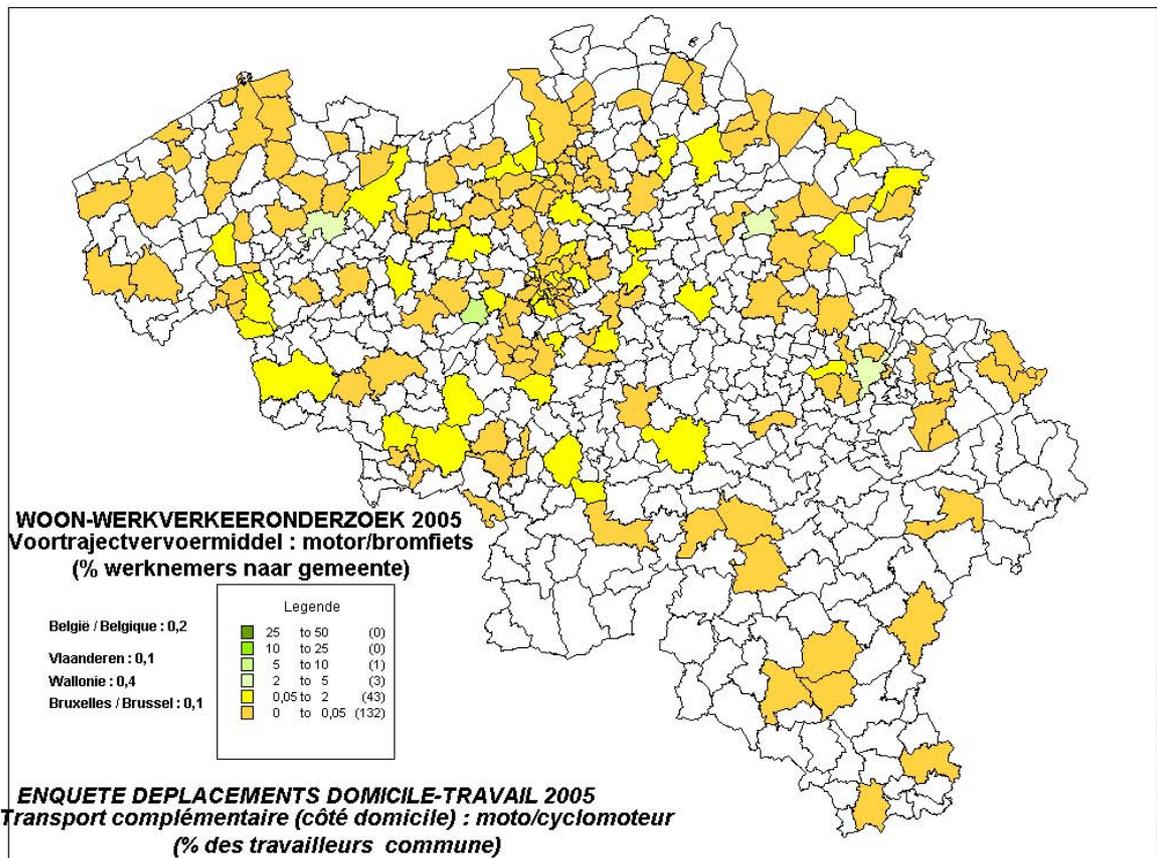


Figure 7d

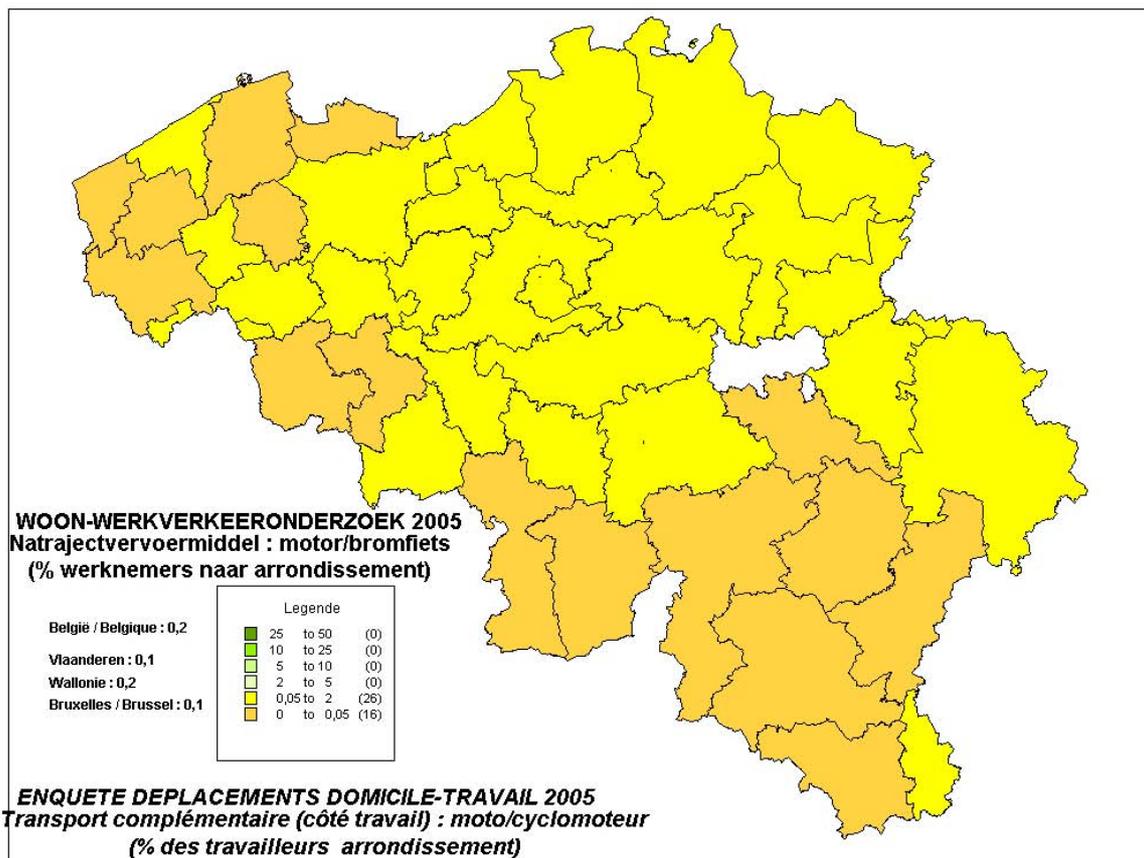


Figure 7e

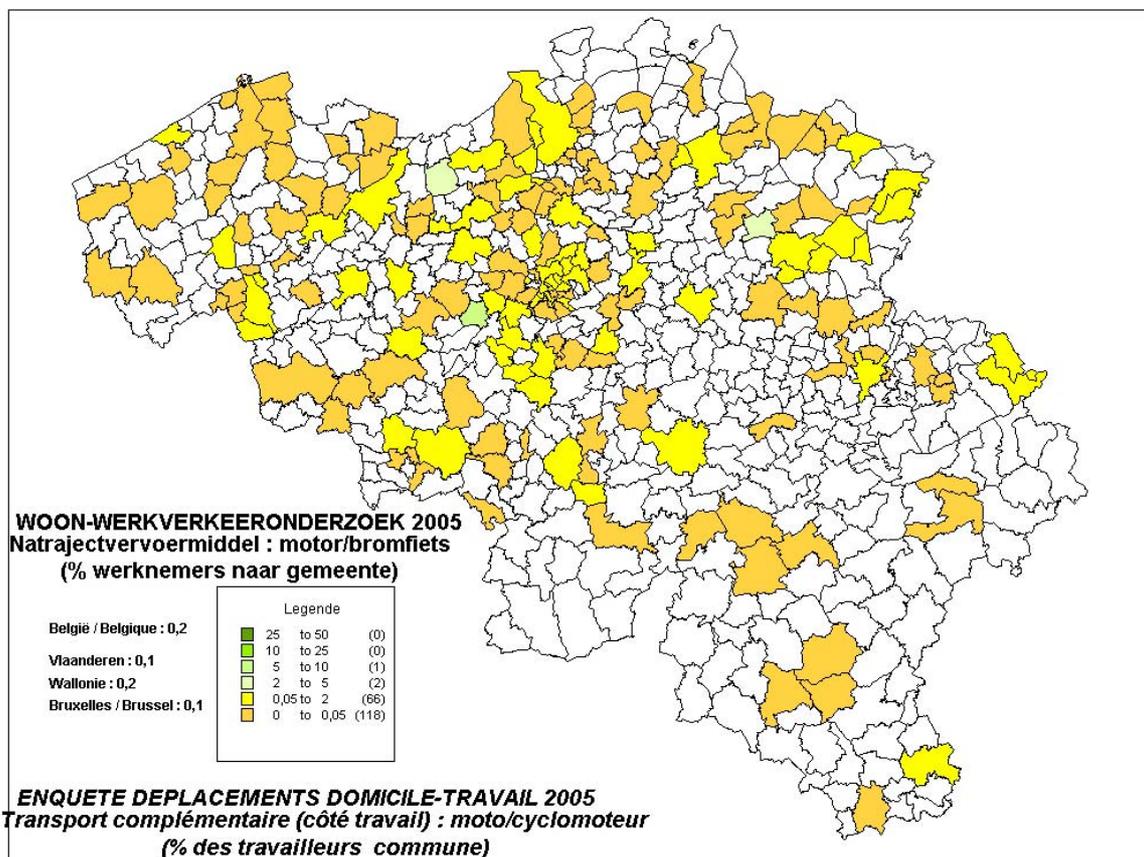


Figure 7f

L'utilisation de la **moto ou de la mobylette** comme moyen de transport principal reste relativement limitée. 2,1% des travailleurs belges l'utilisent. Au niveau de la Flandre, cela représente 2,6%, en Wallonie 1,8% et à Bruxelles, ce moyen de transport ne représente que 0,9%.

Lorsque l'on regarde plus en détail, nous constatons que c'est un mode de transport principalement utilisé dans les provinces de Flandre orientale et occidentale et d'Anvers. En Wallonie, on retrouve les usagers de la moto et de la mobylette principalement dans la province de Liège.

Pour les **trajets complémentaires (trajet d'approche et trajet final)**, nous pouvons dire que l'utilisation de la moto ou de la mobylette est quasiment inexistante, puisque pour toute la Belgique, cela concerne à peine 0,2% des travailleurs.

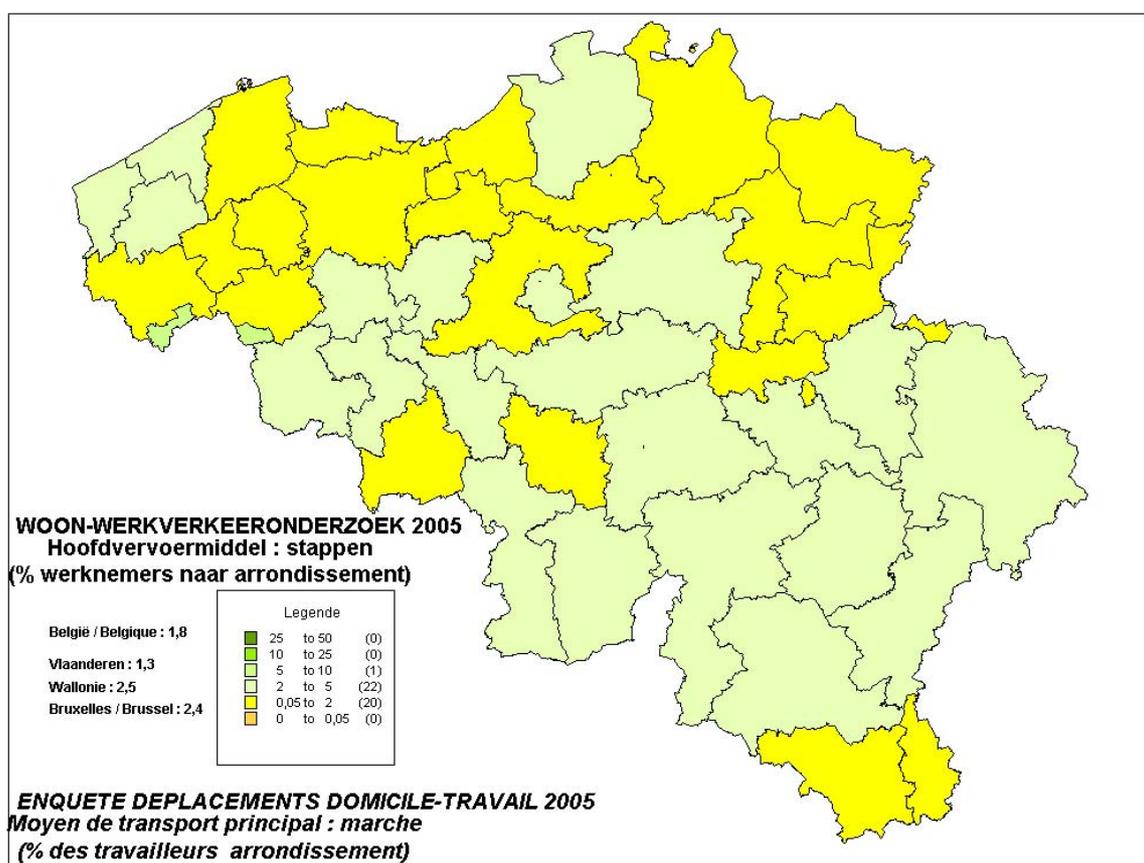


Figure 8a

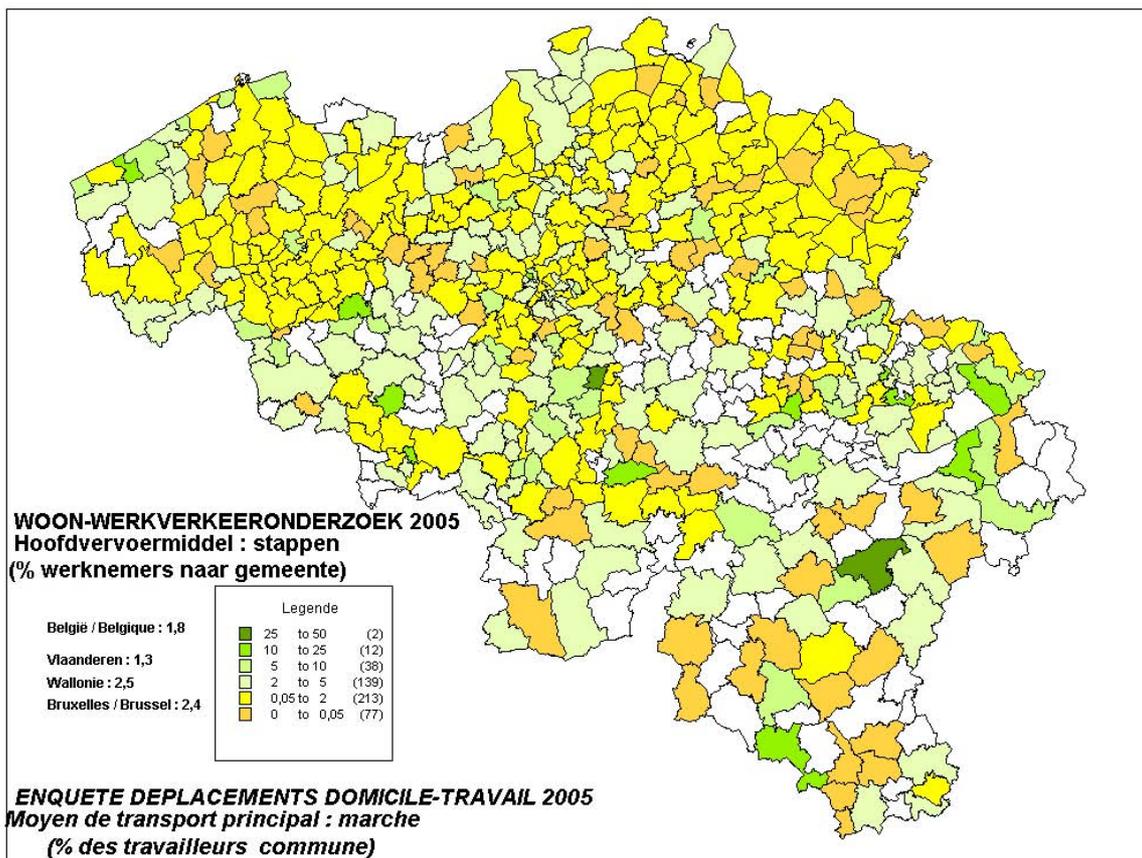


Figure 8b

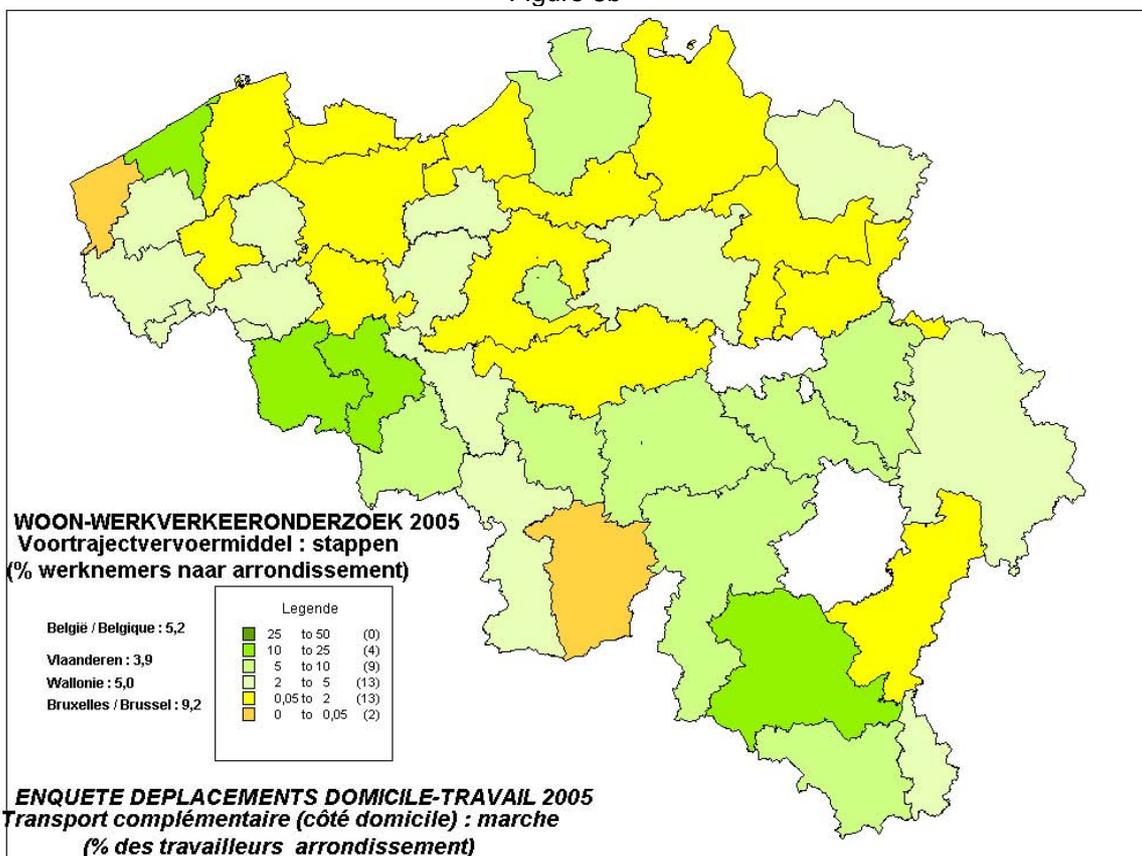


Figure 8c

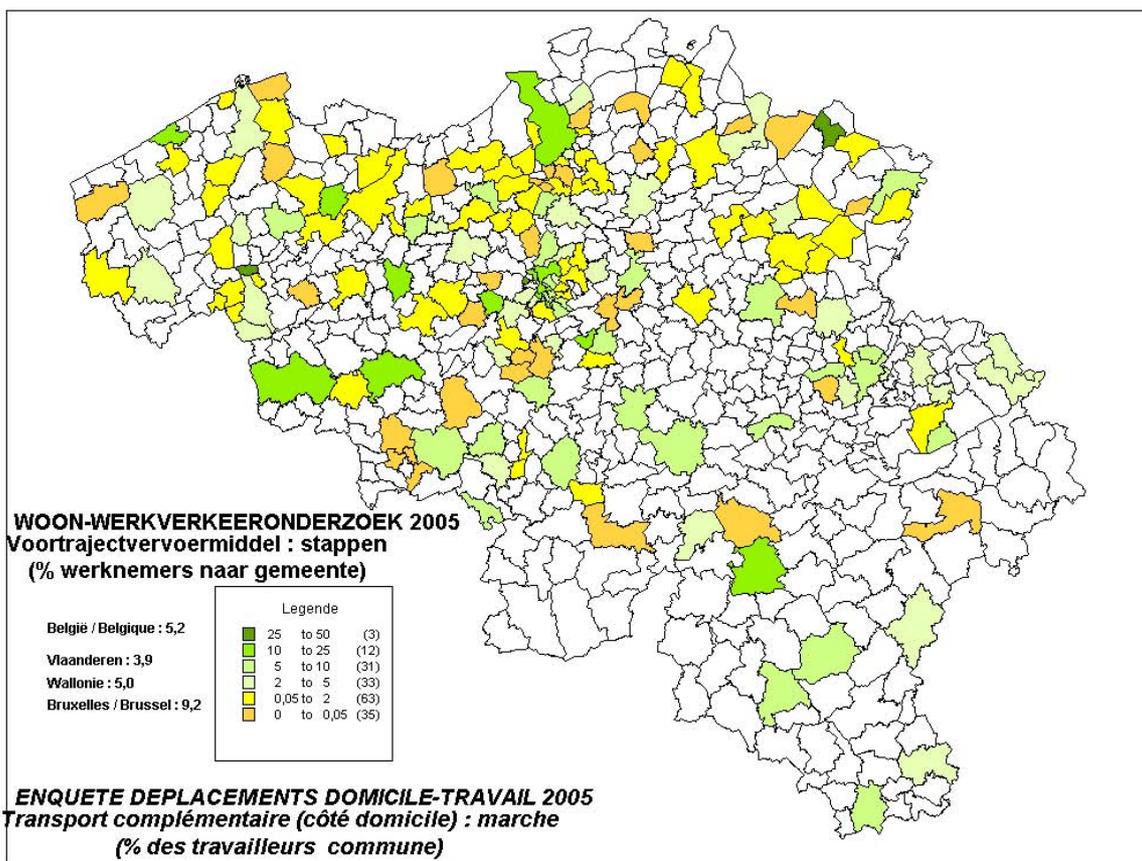


Figure 8d

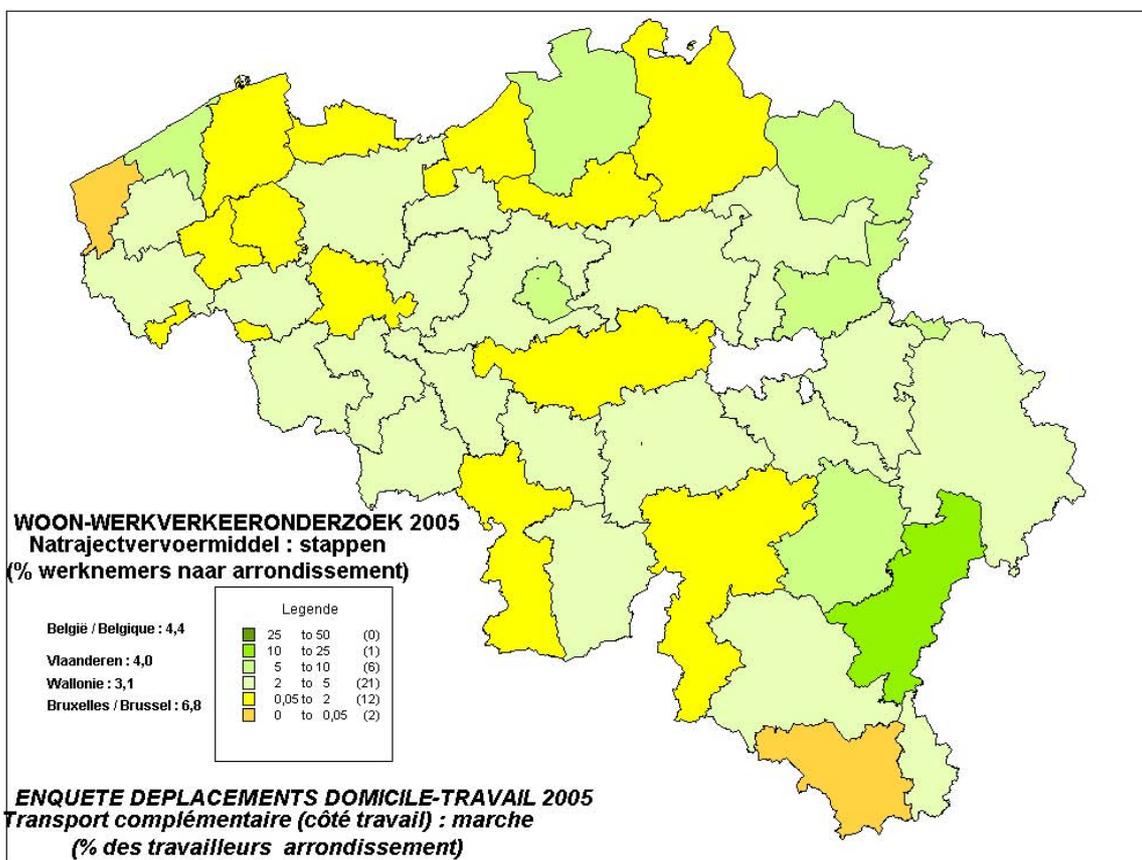


Figure 8e

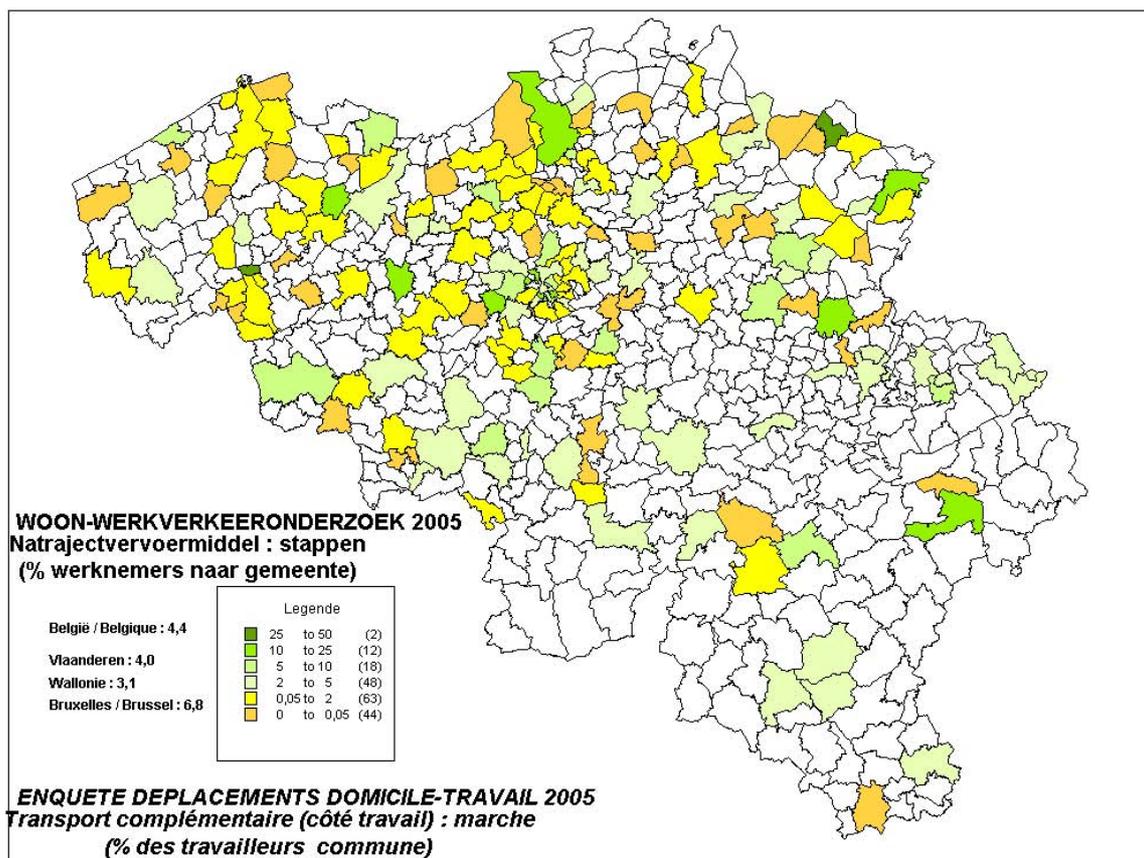


Figure 8f

En tant que **moyen de transport principal**, la **marche** ne représente en Belgique que 1,8% des déplacements domicile-lieu de travail des travailleurs. Pour la Flandre, cela représente 1,3%, pour la Wallonie 2,5% et pour la Région de Bruxelles-Capitale 2,4%.

Le fait que seul 1,8% des déplacements domicile-lieu de travail se fassent à pied pourrait s'expliquer par le fait que cette enquête s'est focalisée sur les grandes entreprises et institutions de plus de 100 travailleurs. On peut supposer que ce type d'entreprises attire plus facilement des travailleurs venant d'endroits plus éloignés.*

Le fait que, dans ce cadre, la Wallonie obtienne un score deux fois plus élevé que la Flandre pourrait s'expliquer par le fait que de nombreuses agglomérations se sont développées autour des usines.

La marche est plus significative pour ce qui concerne les trajets complémentaires (côté domicile et côté travail) comptant respectivement pour 5,2 et 4,4% pour toute la Belgique.

Pour ce qui concerne le **trajet d'approche**, les chiffres sont de 3,9% pour la Flandre, de 5% pour la Wallonie et de 9,2% pour Bruxelles.

* L'enquête Mobel sur les déplacements démontre que la marche dans le cadre des déplacements domicile-lieu de travail au niveau de la Belgique représente 4,3% de la totalité des déplacements domicile-lieu de travail.

Pour ce qui concerne le **trajet final**, la marche représente 4% pour la Flandre, 3,1% pour la Wallonie et 6,8% pour Bruxelles.

On peut en déduire qu'un grand nombre de travailleurs qui utilisent les transports en commun comme moyen de transport effectuent le trajet complémentaire à pied. Nous constatons d'ailleurs que ce phénomène se présente principalement chez les personnes qui travaillent dans les agglomérations urbaines.

Moyen de transport principal « autre »

Au niveau de la Belgique, 1,4% des déplacements domicile-lieu de travail étaient indiqués comme étant effectués par un « autre » moyen de transport. Étant donné qu'il n'était pas possible pour les personnes questionnées de s'expliquer là-dessus, nous ne savons pas avec exactitude à quoi cela correspond. Ce que nous savons par contre, c'est que cette rubrique a été, dans un certain nombre de cas, cochée par exemple lorsque le mode de transport était différent pour le trajet aller et pour le trajet retour ou lorsque le moyen de transport variait en fonction des saisons. L'utilisation de différents moyens de transport est principalement présente dans les agglomérations.

IV. Analyse des données qualitatives relatives au comportement des travailleurs lors de leurs déplacements entre le domicile et le lieu de travail

IV.a. Horaires des travailleurs

Selon les données de l'enquête, en Belgique, 31,4% des travailleurs travaillent suivant une **grille horaire fixe**. Pour la Flandre, cela concerne 32% des travailleurs, pour la Wallonie 34,7% et pour la Région de Bruxelles-Capitale 25,6%.

26,5% des travailleurs travaillent suivant un **horaire fluctuant**. Répartis entre les régions, cela donne 20,4% pour la Flandre, 21,7% pour la Wallonie et 50,9% pour la Région de Bruxelles-Capitale. Le fait que cela représente 50,9% des personnes travaillant dans la Région de Bruxelles-Capitale s'explique probablement par la concentration de services administratifs dans la Capitale.

Le **travail en équipe** s'applique à 20,4% des travailleurs. La répartition entre les régions étant de 23,4% pour la Flandre, 21,3% pour la Wallonie et de 9,9% pour la Région de Bruxelles-Capitale. Le fait que la Région de Bruxelles-Capitale ne

* chiffres des formulaires d'enquêtes saisis à la date du 31 juillet 2006

représente ici que 9,9% des travailleurs est probablement dû au nombre restreint d'entreprises industrielles, secteur où le travail en équipe est le plus fréquent.

21,7% des travailleurs sont employés suivant un régime de **grilles horaires irrégulières**. 17,2% en Flandre, 17,8% en Wallonie et 8,9% dans la Région de Bruxelles-Capitale. Nous avons ici principalement à faire à des secteurs tels que l'enseignement, les hôpitaux et la distribution.

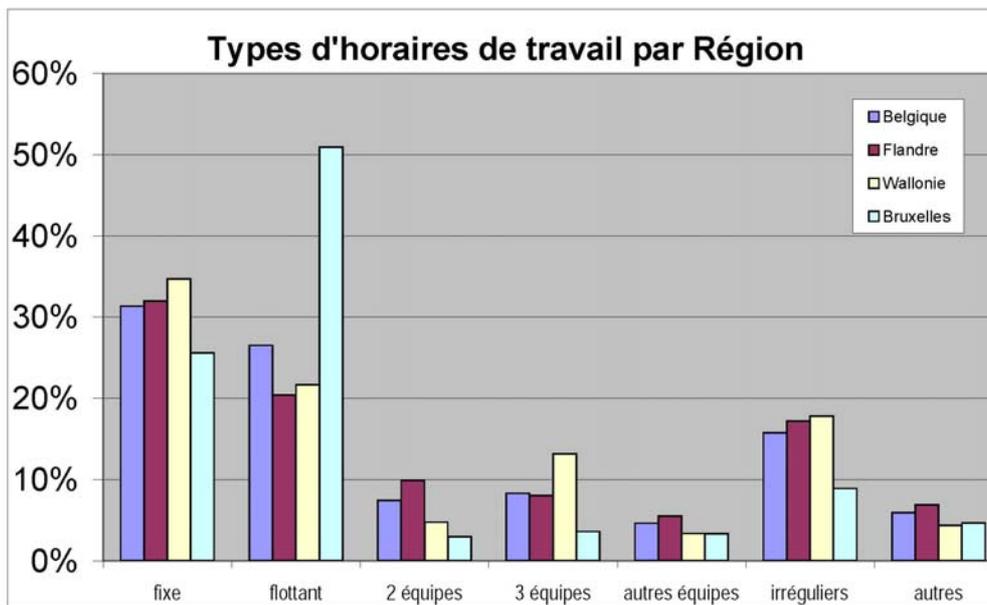


Figure 9

Lorsque l'on considère l'ensemble des heures d'arrivée et de départ des travailleurs (voir diagramme joint), nous constatons que la pointe dans la matinée se situe principalement entre 7h30 et 8h30, avec la plus grosse pointe vers 8h, le soir, cela est un peu plus réparti, se situant entre 16h et 18h, avec une plus grande concentration entre 16h30 et 17h30.

Les autres heures auxquelles les travailleurs se déplacent principalement sont : le matin à 6h, étant donné le début et la fin du travail des personnes travaillant en équipe et à des heures fixes. Le même phénomène se présente vers 14h et 22h. les grilles horaires irrégulières sont plus réparties dans le temps, mais se situent visiblement surtout entre 5h et 12h et entre 12h et 18h.

Aankomst- en vertrekuren v/d werknemers België Arrivées et départs des travailleurs en Belgique

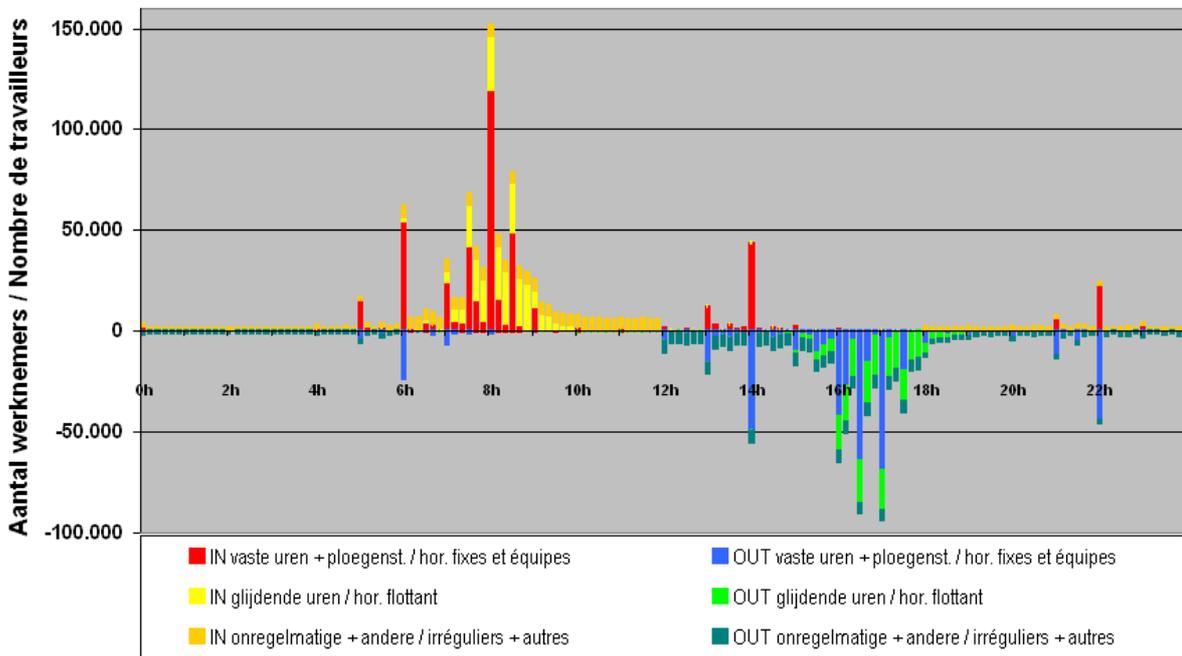


Figure 10a

Aankomst- en vertrekuren v/d werknemers Vlaanderen Arrivées et départs des travailleurs en Flandre

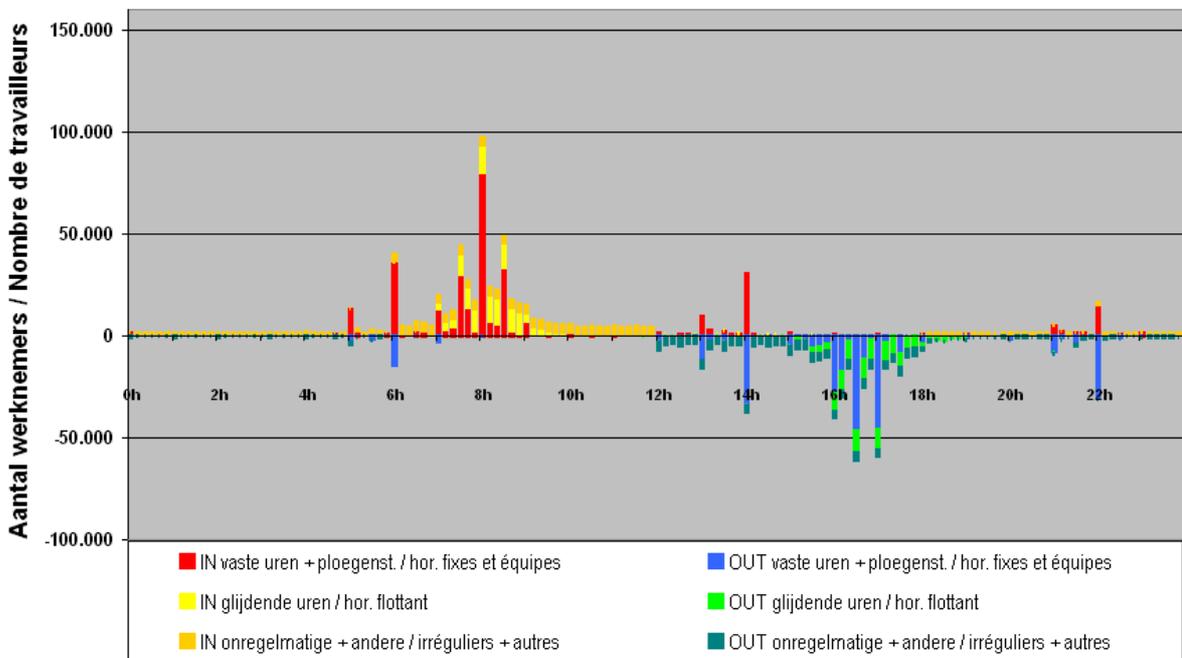


Figure 10b

Aankomst- en vertrekuren v/d werknemers Wallonië Arrivées et départs des travailleurs en Wallonie

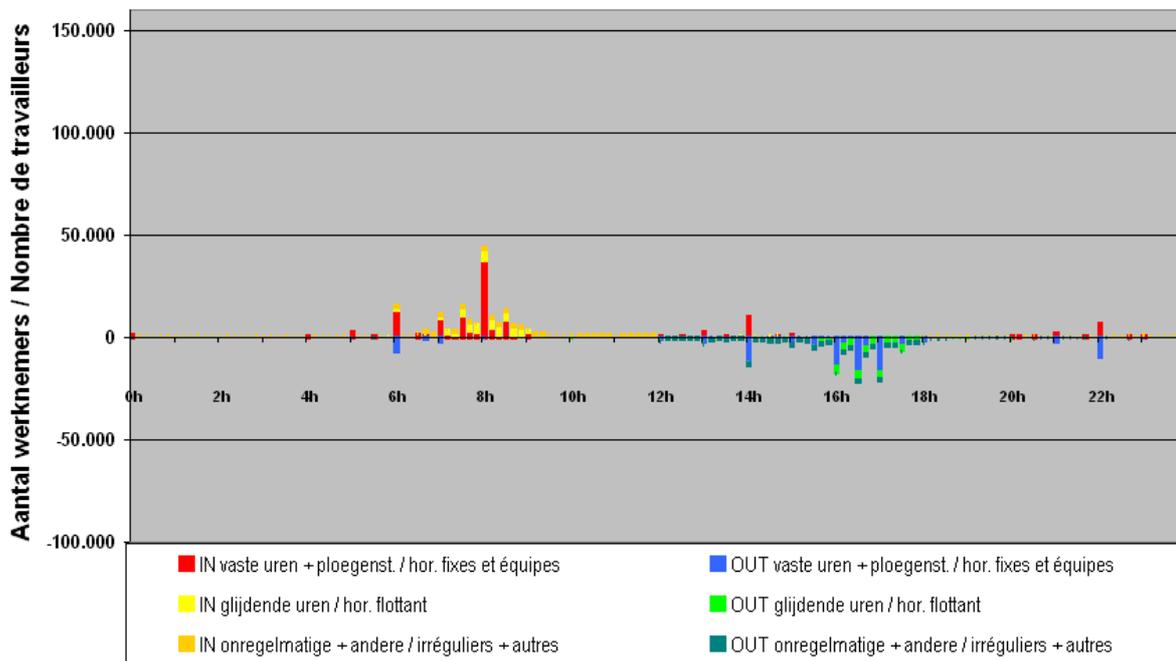


Figure10c

Aankomst- en vertrekuren v/d werknemers Brussel Arrivées et départs des travailleurs à Bruxelles

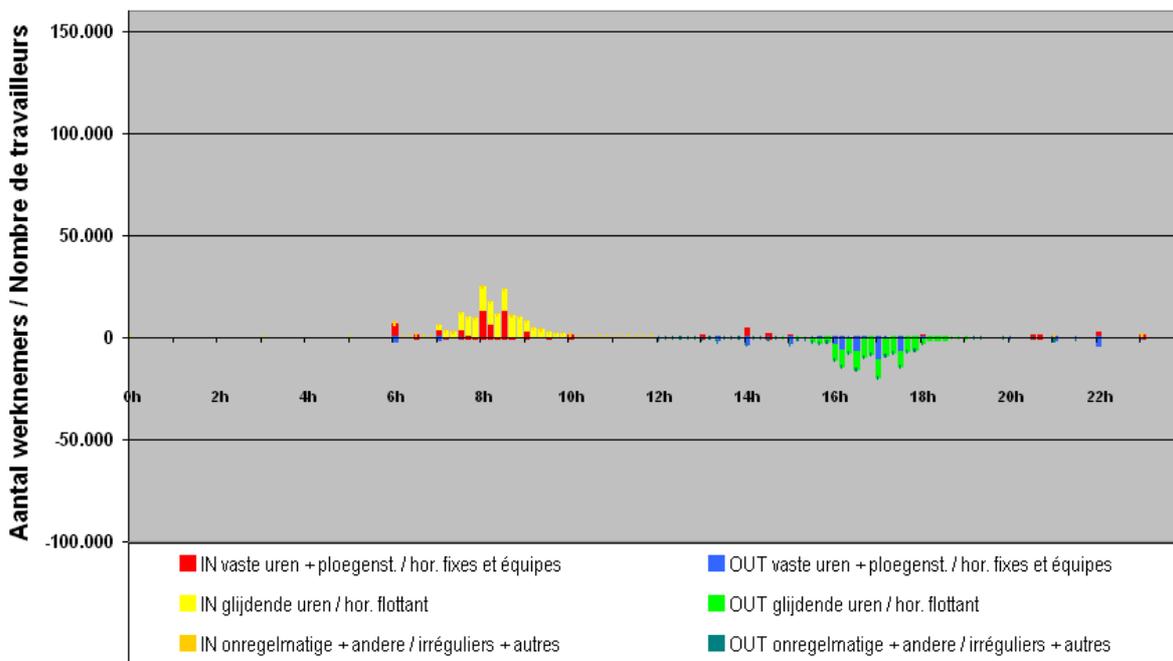


Figure10d

IV.b. Mesures existantes dans les unités d'établissement par mode de transport

➤ Utilisation du vélo comme mode de transport* : mesures les plus fréquentes

Nous constatons que 2420 soit 36,2% des unités d'établissement concernées indiquent qu'ils prévoient une indemnité complémentaire en cas d'utilisation du vélo. En Flandre, cela représente 36,9% des unités d'établissement, en Wallonie 33,4% et dans la région de Bruxelles-Capitale 38,3%.

2197 soit 32,9% des unités d'établissement indiquent qu'elles disposent d'abris à vélos couverts. En Flandre, ils sont 41,2%, en Wallonie 14,6% et dans la Région de Bruxelles-Capitale 29,9%.

1637 soit 24,5% des unités d'établissement semblent disposer de douches facilement accessibles pour les cyclistes. En Flandre, cela est le cas dans 28% des unités d'établissement, en Wallonie dans 14,4% et dans la Région de Bruxelles-Capitale dans 27,8%.

1586 soit 23,7% des unités d'établissement disposent de vestiaires pour les cyclistes. En Flandre, cela représente 26,2% des unités d'établissement, en Wallonie 16,1% et dans la Région de Bruxelles-Capitale 27,1%.

483 soit 7,2% des unités d'établissement indiquent avoir pris des mesures « autres » que celles mentionnées dans le formulaire d'enquête. Cela concerne entre autres une indemnité plus élevée pour les déplacements en vélos, des actions autour de la sécurité pour les cyclistes, la possibilité d'acheter des vélos moins chers, une formation pour apprendre à rouler en ville, ...
En Flandre, cela concerne 8,1% des unités d'établissement, en Wallonie 3,9% et dans la Région de Bruxelles-Capitale 9,7%

Dans 451 soit 6,7% des unités d'établissement, des vélos sont disponibles pour les déplacements dans le cadre du travail. En Flandre, cela représente 9,7%, en Wallonie 1,3% et à Bruxelles 3,7%.

Dans 404 cas, soit 6%, il existe une indemnité complémentaire pour les déplacements en vélo dans le cadre du travail. En Flandre, cela représente également 6%, en Wallonie 6,5% et dans la Région de Bruxelles-Capitale 5,1%. L'on remarquera que 2112 soit 31,6% des unités d'établissement indiquent qu'aucune mesure d'incitation à utiliser le vélo n'existe chez eux. En Flandre, cela est le cas dans 26,9% des unités d'établissement, en Wallonie dans 45,1% et dans la Région de Bruxelles-Capitale dans 26,7%.

On peut en conclure que la présence de mesures incitant à utiliser le vélo a une influence positive sur l'utilisation du vélo dans le cadre des déplacements domicile-lieu de travail. En illustration, alors que l'utilisation moyenne de la

* pour rappel : en Belgique, 6,4% des travailleurs utilisent le vélo comme moyen de transport principal, 8,2% en Flandres, 1,5% en Wallonie et 1,2% dans la RBC.

voiture représente 72,3% de ces déplacements et le vélo 6,4%, on constate que lorsqu'il existe une mesure incitative pour les vélos, l'utilisation de la voiture passe à 68,9% et l'utilisation du vélo à 7,6%. Cela représente donc une hausse de près de 20%.

Cette thèse s'applique moins dans les villes.

➤ Mesures en faveur du covoiturage*

Nous constatons que seuls 388 soit 5,8% des unités d'établissement indiquent qu'un covoiturage est organisé. En Flandre, cela représente 5,7% des déplacements, en Wallonie 4,6% et dans la Région de Bruxelles-Capitale 8,8%.

313 soit 4,7% des unités d'établissement disent avoir adhéré à une banque de données de covoiturage, en Flandre cela représente 5,2% des unités d'établissement, en Wallonie 2,7% et dans la Région de Bruxelles-Capitale 6,2%.

311 soit 4,7% des unités d'établissement diffusent des informations sur le covoiturage. En Flandre, cela représente 5,4% des unités d'établissement, en Wallonie 2,5% et dans la Région de Bruxelles-Capitale 5,4%.

Seuls 142 soit 2,1% des unités d'établissement ont des places de parking réservées au covoiturage sur leurs parkings. En Flandre, ils sont 1,8%, en Wallonie 1,1% et dans la Région de Bruxelles-Capitale 5,8%.

Pour ce qui concerne la mise en place d'une assurance pour un retour à domicile des « covoiturants », seuls 124 soit 1,9% des unités d'établissement prévoient cela. En Flandre, cela représente 2,4%, en Wallonie 0,8% et dans la Région de Bruxelles-Capitale 1,5%.

Nous constatons donc que ce sont justement ces mesures qui inciteraient le plus à utiliser le covoiturage, à savoir la mise en place d'une assurance pour un retour à domicile et la réservation de places de parking, qui sont les moins souvent appliquées, probablement parce qu'elles demandent des efforts plus importants de la part des entreprises et institutions.

Lorsqu'au sein d'un établissement, le covoiturage est organisé ou lorsqu'il a adhéré à une banque de données centrale, le nombre de participants au covoiturage passe de 5,0% à 7,4%. Le pourcentage de travailleurs qui se déplacent seuls en voiture passe dans ce cas de 67,3% à 64,7%. Compte tenu du nombre restreint de participants au covoiturage, l'influence sur l'utilisation des autres modes de transport est difficile à estimer. Les chiffres semblent indiquer que là où l'on organise du covoiturage, l'utilisation du train passe en moyenne de 9% à 10,4%. En ce qui concerne les autres moyens de transport tels que le vélo, le bus/tramway/méto, la marche et la moto, il semblerait qu'il y ait plutôt une influence négative. L'utilisation du vélo passerait en moyenne de 6,4% à 5,9%,

* pour rappel : en Belgique, 6,3% des travailleurs utilisent le covoiturage comme moyen de transport principal, 8,2% en Flandres, 4% en Wallonie et 2,6% dans la RBC.

l'utilisation du bus/tramway/méto passerait en moyenne de 5,3% à 5,2%, la marche passerait en moyenne de 2,1% à 1,2% et l'utilisation de la moto de 1,7% à 1,5%.

➤ Mesures en faveur de l'utilisation des transports en commun*

Il est étonnant de constater que dans ce cadre 4276 unités d'établissement, soit 64%, indiquent qu'aucune mesure n'a été prise dans ce sens. En Flandre, cela représente 68,1% des unités d'établissement, en Wallonie 62,5% et dans la Région de Bruxelles-Capitale 47,5%.

Dans 1292 unités d'établissement, soit 19,3%, il existe une indemnité de déplacement supplémentaire pour les utilisateurs des transports en commun. En Flandre, cela est le cas dans 16,9% des unités d'établissement, en Wallonie dans 20% et dans la Région de Bruxelles-Capitale dans 29,3% des cas.

Lorsque l'on regarde quelle est l'influence de l'existence d'une participation au coût des transports en commun, il apparaît que cela est très significatif. En ce qui concerne l'utilisation du train, les chiffres sont même multipliés par deux. Lorsque l'utilisation moyenne du train s'élève à 9%, elle atteint 18% lorsqu'il y a une participation financière, soit deux fois plus. Pour le bus et le méto, cela représente une augmentation de 5,3% à 7,7% lorsqu'il y a une participation.

630 unités d'établissement, soit 9,4%, indiquent diffuser des informations sur les transports en commun. En Flandre, cela est le cas dans 10,3% des unités d'établissement, en Wallonie dans 5,3% et dans la Région de Bruxelles-Capitale dans 13,6%. Le pourcentage relativement limité démontre que les entreprises ont encore du pain sur la planche en ce qui concerne la sensibilisation à ce niveau.

Dans 407 unités d'établissement, soit 6,1%, l'utilisation des transports en commun pour les déplacements dans le cadre du travail est encouragée. En Flandre, cela est le cas dans 6,3% des unités d'établissement, en Wallonie dans 3,8% et pour la Région de Bruxelles-Capitale dans 9,7%.

Dans 326 unités d'établissement, soit 4,9%, il existe une forme de transport collectif mis en place par l'employeur (par autocar, bus ou minibus) pour les travailleurs. En Flandre, cela est le cas dans 4,8% des unités d'établissement, en Wallonie dans 4% et pour la Région de Bruxelles-Capitale dans 7%. Ces chiffres sont relativement plus élevés que le pourcentage de travailleurs concernés (env.1%, voir p.19), ce qui confirme qu'il s'agit ici principalement de personnes travaillant en équipe.

316 unités d'établissement, soit 4,7%, indiquent qu'il y a régulièrement des concertations avec les entreprises de transports en commun. En Flandres cela

* en Belgique, 9,3% des travailleurs utilisent le train comme moyen de transport principal, 2,6% en Flandres, 3,1% en Wallonie et 36,7% dans la RBC.

* en Belgique, 5,5% des travailleurs utilisent le transport communal et régional comme moyen de transport principal, 3% en Flandres, 3,3% en Wallonie et 15% dans la RBC.

concerne 5,4% des unités d'établissement, en Wallonie 2,3% et dans la Région de Bruxelles-Capitale 6,4%. Comme nous l'avons déjà indiqué plus haut, ce chiffre peu élevé démontre qu'à ce niveau, bien des choses doivent encore être réalisées par les entreprises de transports en commun.

564 unités d'établissement, soit 8,4%, déclarent prendre d'autres mesures en matière de transport en commun. Il s'agit alors d'une plus grande participation de l'employeur dans le coût des abonnements, d'actions promotionnelles dans le cadre de la semaine de la mobilité, etc. En Flandre, l'on constate cela dans 5,9% des unités d'établissement, en Wallonie dans 9,9% et dans la Région de Bruxelles-Capitale dans 17,6%

➤ Diverses mesures en vue d'une meilleure mobilité

L'on remarque ici que les entreprises et institutions prennent peu d'initiatives à ce niveau. Pas moins de 5218 unités d'établissement, soit 78%, déclarent qu'aucune mesure de ce genre n'existe chez eux. En Flandre, cela concerne 77,4% d'entre eux, en Wallonie 85,4% et dans la Région de Bruxelles-Capitale 66,4%.

Les mesures les plus fréquentes sont :

- la concertation avec les autorités locales responsables des voies d'accès à l'établissement dans 465 cas, soit 7% (7,9% en Flandre, 4,3% en Wallonie et 7,9% dans la Région de Bruxelles-Capitale) ;
- le télétravail dans 374 unités d'établissement, soit 5,6% (5% en Flandre, 3,4% en Wallonie et 12,8% dans la Région de Bruxelles-Capitale) ;
- des campagnes d'informations concernant les alternatives à l'utilisation de la voiture dans 363 unités d'établissement, soit 5,4% (5,3% en Flandre, 3,8% en Wallonie et 9,1% dans la Région de Bruxelles-Capitale) ;
- la collaboration avec les instances régionales et locales pour la gestion de la mobilité dans 347 unités d'établissement, soit 5,2% (5,8% en Flandre, 2,9% en Wallonie et 7% dans la Région de Bruxelles-Capitale) ;
- la désignation d'un coordinateur transport dans 214 unités d'établissement, soit 3,2% (2,9% en Flandre, 2,2% en Wallonie et 6,4% dans la Région de Bruxelles-Capitale).

Les mesures que l'on rencontre le moins souvent sont, par ordre décroissant :

- la collaboration avec d'autres entreprises ou avec la chambre de commerce dans 169 cas, soit 2,5% des cas (2,7% en Flandre, 1,3% en Wallonie et 4,1% dans la Région de Bruxelles-Capitale) ;
- une aide financière régionale ou locale de politique de mobilité dans 72 cas, soit 1,1%
- l'introduction de parkings payants dans 47 cas, soit 0,7% des cas (0,5% en Flandre, 0,5% en Wallonie et 2,3% dans la Région de Bruxelles-Capitale) ;
- les primes de déménagement pour les travailleurs qui viennent habiter plus près de leur travail dans 43 cas, soit 0,6% (0,5% en Flandre, 0,7% en Wallonie et 1% dans la Région de Bruxelles-Capitale) ;



- le déménagement de l'entreprise vers un lieu offrant une meilleure accessibilité aux transports (en commun) dans 36 cas, soit 0,5% (0,5% en Flandre, 0,2% en Wallonië et 1,3% dans la Région de Bruxelles-Capitale).

L'on peut espérer que lorsque des entreprises ou institutions doivent s'établir à un nouvel endroit pour une quelconque raison, elles tiennent plus souvent compte, dans le choix de l'emplacement, de l'accessibilité aux transports en commun. On ne peut, dans ce cadre, pas s'attendre à ce que les efforts viennent uniquement des entreprises de transport en commun.

IV.c. Influence des mesures prises et de l'accessibilité

L'on remarquera une nouvelle fois que, lorsque l'entreprise ou l'institution applique certaines mesures, cela a des conséquences positives sur la mobilité.

L'on constate ainsi que, lorsqu'il y a un *responsable de la mobilité*, l'utilisation de la voiture passe en moyenne de 72,3% à 68,9%. L'utilisation du train augmente alors, passant en moyenne de 9% à 12,9% (représentant une augmentation de 43%), l'utilisation du bus/tramway/métro passe de 5,3% à 6,7%, soit une augmentation de 26%, et la mise en place d'un transport collectif privé passe de 1,4% à 3,5%, ce qui représente plus qu'un doublement.

Tout cela s'explique probablement par le fait qu'un tel responsable de la mobilité s'axe principalement sur les transports en commun en vue de résoudre les problèmes de mobilité au sein de l'établissement.

Cela explique alors également pourquoi, dans ce cas, l'utilisation du vélo, de la moto et la marche à pied baissent, passant respectivement de 6,4% à 4,8%, de 1,7% à 1,2% et de 2,1% à 1,2%.

Lorsque la possibilité de faire du *télétravail* existe, l'utilisation de la voiture passe en moyenne de 72,3% à 62,8%, tandis que l'utilisation du train passe en moyenne de 9% à 22,1%. L'utilisation du bus augmente également très légèrement, passant d'une moyenne de 5,3% à 5,6%. Il est toutefois surprenant de constater que l'utilisation du vélo et la marche à pied enregistrent proportionnellement une baisse assez importante, passant en moyenne de 6,4% à 4,1% pour le vélo et de 2,1% à 0,8% pour la marche à pied.

Lorsqu'il existe, au sein de l'établissement, des *abris à vélos sécurisés*, l'on constate alors que l'utilisation de la voiture diminue, passant en moyenne de 72,3% à 70%, tandis que l'utilisation du vélo augmente, passant en moyenne de 6,4% à 7%.

Lorsque du *covoiturage* est organisé, nous constatons que l'utilisation de la voiture diminue de manière limitée, passant en moyenne de 72,3% à 72,1% tandis que l'utilisation du train augmente, passant en moyenne de 9% à 10,4% et l'utilisation du vélo baisse, passant en moyenne de 6,4% à 5,9%. L'utilisation du bus, tramway et métro subit une baisse minime, passant en moyenne de 5,3% à 5,2%.

Il semble donc qu'en cas de covoiturage, peu d'automobilistes solistes passent à ce mode de transport alternatif, mais que ce sont principalement les cyclistes qui font la transition.

Enfin, nous constatons également que *l'accessibilité aux transports en commun à partir de l'établissement* a un impact important sur le mode de transport utilisé. Lorsque **la gare se trouve à plus d'1 km**, l'utilisation du train baisse, passant alors en moyenne de 9% à 3%, tandis que l'utilisation de la voiture augmente, passant en moyenne de 72,3% à 79%.

Lorsque la gare se trouve à moins d'1 km, nous constatons que la situation est inversée. L'utilisation du train augmente alors, passant en moyenne de 9% à 19,4%, tandis que l'utilisation de la voiture baisse, passant en moyenne de 72,3% à 60,4%.

En ce qui concerne l'utilisation du bus/tramway/métro, la plus ou moins grande proximité de l'arrêt est également d'une grande importance.

Pour de Lijn :

- nous constatons que lorsque l'arrêt se trouve à plus de 500m, son utilisation passe en moyenne de 5,3% à 0,9% ;
- lorsque l'arrêt se trouve à 500m ou moins, nous avons alors en dehors d'une agglomération une utilisation de l'ordre de 3,9% ;
- lorsque l'arrêt se trouve à 500m ou moins dans une agglomération, l'utilisation passe alors à 8%.

Pour la STCB :

- nous constatons que, lorsque l'arrêt se trouve à plus de 500m, l'utilisation s'élevant à 6,4% reste malgré tout encore plus élevée que la moyenne de 5,3% ;
- nous constatons que, lorsque l'arrêt se trouve à 500 ou moins, l'utilisation augmente, passant en moyenne de 5,3% à 14,2%.

Pour le TEC :

- nous constatons que, lorsque l'arrêt se trouve à plus de 500m, l'utilisation baisse, passant en moyenne de 5,3% à 0,8% ;
- lorsque l'arrêt se trouve à 500m ou moins, nous constatons alors une utilisation, en dehors d'une agglomération, de 3,7% ;
- lorsque l'arrêt se trouve à 500m ou moins dans une agglomération, l'utilisation augmente, passant à 5,5%.

La présence d'un *nombre suffisant de places de parking, payantes ou non*, exerce également une influence importante.

Lorsqu'il y a **plus de places de parking qu'il y a de travailleurs**, l'utilisation de la voiture passe en moyenne de 72,3% à 84,6%, tandis que l'utilisation du train passe en moyenne de 9% à 2,6%, l'utilisation du bus/tramway/métro passe en moyenne de 5,3% à 2,5% et l'utilisation du vélo de 6,4% à 5,1%.

Lorsqu'il y a **moins de places de parking qu'il y a de travailleurs**, l'utilisation de la voiture passe alors à 70,5% et l'utilisation du train à 9,8%, tandis que l'utilisation du bus/tramway/métro et du vélo augmente, atteignant respectivement 5,7% et 6,6%

Lorsque ce **nombre de place de parkings représente moins de la moitié**, l'on constate alors que la tendance décrite ci-dessus se renforce encore avec une baisse de l'utilisation de la voiture passant à 62,3% et une augmentation de

l'utilisation du train passant à 14,5%, tandis que l'utilisation du bus/tramway/métro et du vélo augmente atteignant respectivement 8,3% et 6,8%.

Lorsque ce **nombre de places représente moins d'un quart**, les résultats sont encore plus positifs. L'utilisation de la voiture baisse encore, représentant 55,2% des déplacements, tandis que l'utilisation du train passe à 19% et que celle du bus/tramway/métro passe également à 10,8%. L'utilisation du vélo connaît une faible baisse enregistrant 6,1%.

Le fait que les parkings soient payants ou gratuits a également une certaine influence.

Lorsque le nombre de places disponibles est inférieur au nombre de travailleurs, mais qu'elles sont **payantes**, l'utilisation de la voiture baisse, atteignant 54,1%, et l'utilisation du train augmente représentant 23,7%, l'utilisation du bus/tramway/métro se situant tout de 10,8%. L'utilisation du vélo passe à 5,2%.

Lorsque le nombre de places disponibles est inférieur au nombre de travailleurs, mais qu'elles sont non payantes, l'utilisation de la voiture augmente, atteignant 76,5% et l'utilisation du train baisse représentant 5% des déplacements, l'utilisation du bus/tramway/métro se situant aux alentours de 5,7%. L'utilisation du vélo passe à 5,5%.

IV.d. La problématique de mobilité au sein de l'établissement

➤ En ce qui concerne les travailleurs qui vont travailler en voiture, il est frappant de noter que 3523 soit 52,7% des unités d'établissement déclarent que cela ne leur pose aucun problème. En Flandre, ils sont 56,8%, en Wallonie 57,3% et dans la Région de Bruxelles-Capitale 24,2%. Le fait que ce chiffre soit bien plus bas pour les personnes qui travaillent dans la Capitale n'étonnera personne.

D'autre part, cela signifie probablement également que dans les unités d'établissement où les travailleurs utilisent leur véhicule pour leurs déplacements domicile-lieu de travail, ceux-ci ne trouveront que peu de raisons pour modifier leur comportement.

Par ordre décroissant, les travailleurs indiquent comme problèmes principaux l'encombrement des routes, le manque de places de parking, la dangerosité du trafic de et vers l'établissement et le coût des parkings trop élevé.

Lorsque l'on regarde les chiffres, il semble que l'encombrement est indiqué par 25,8% des unités d'établissement comme un problème. Cela est notamment le cas pour 21,7% des unités d'établissement en Flandre, pour 8,5% en Wallonie et pour 59,5% dans la Région de Bruxelles-Capitale. Compte tenu des tendances actuelle, ce problème risque de s'accroître encore.

Le manque de places de parking est considéré par 22,9% des unités d'établissement comme un problème. Notamment par 18,9% des unités d'établissement en Flandre, par 26,8% en Wallonie et par 33,7% dans la Région de Bruxelles-Capitale.

La dangerosité du trafic de et vers les unités d'établissement est citée dans 14,4% des cas comme un problème. Notamment dans 11,7% des cas en Flandre, dans 17,3% en Wallonie et dans 21% dans la Région de Bruxelles-Capitale.

Le coût trop élevé des parkings pour les travailleurs est cité par 5% des unités d'établissement comme problème. Notamment par 3,4% en Flandre, 3,9% en Wallonie et 15% dans la Région de Bruxelles-Capitale.

Dans 5,9% des cas, les unités d'établissement ont coché « autres » comme cause de la problématique de mobilité subie par les automobilistes de l'établissement. En Flandre, 5,4% ont indiqué cela, en Wallonie 7,2% et dans la Région de Bruxelles-Capitale 5,9%.

Cette catégorie inclut e.a. le coût élevé des parkings pour les travailleurs, les travaux sur les routes, le manque de sécurité dans les parkings, le coût du carburant, ...

➤ Problèmes de mobilité pour les cyclistes.

48,7% des unités d'établissement déclarent qu'il n'y aurait pas de problème. En Flandre, ils sont 54,6% à déclarer cela, en Wallonie 46,4% et dans la Région de Bruxelles-Capitale 26,2%.

Ce chiffre relativement élevé étonne quelque peu lorsque nous voyons combien le nombre de cyclistes est limité en réalité, mais cela peut-être s'expliquer par le fait que la majorité des automobilistes jugent mal la problématique liée aux vélos.

Dans 36,7% des cas, un trafic dangereux sur les chemins empruntés par les cyclistes au départ et vers l'établissement est cité. En Flandre, cela représente 31,9%, en Wallonie 34,5% et dans la Région de Bruxelles-Capitale 63,2%. La présence plus ou moins importante d'infrastructures pour les vélos joue très certainement un rôle là-dedans.

Dans 16,9% des cas, les gens ont répondu qu'il n'y avait pas de douches pour les cyclistes dans l'établissement. En Flandre, cela représentait 14,4% des réponses, en Wallonie 20,3% et dans la Région de Bruxelles-Capitale 21,8%.

Dans 9,6% des cas, il a été signalé qu'il n'existait pas de parkings à vélos sécurisés au sein de l'établissement. En Flandre, cela concerne 5,9% des unités d'établissement, en Wallonie 17,1% et dans la Région de Bruxelles-Capitale 12,2%.

5,8% des réponses indiquaient comme problème pour les cyclistes le fait qu'il y ait un sentiment commun d'insécurité dans les environs de l'établissement. En Flandre, cela représentait 3,1% des réponses, en Wallonie 8% et dans la Région de Bruxelles-Capitale 14,3%.

Ce qui est surprenant est que 104 soit 1,6% des unités d'établissement ont déclaré que le vélo n'est pas conforme à l'image de l'entreprise ou de l'institution. En Flandre, cela concerne 0,7% des unités d'établissement, en Wallonie 3,2% et dans la Région de Bruxelles-Capitale 2,2%.

Dans 7,8% des cas, l'on a indiqué « autres » comme raisons des problèmes pour les cyclistes dans l'établissement. En Flandre, ces « autres » raisons représentent 6,9% des réponses, en Wallonie 10,1% et dans la Région de Bruxelles-Capitale 7,8%.

A cette catégorie d' « autres » raisons appartiennent le fait que la nature du travail ne permet pas l'utilisation du vélo, l'absence de pistes cyclables, de trop longues distances dans des zones non urbanisées, l'absence d'abris à vélos, pas de possibilité de se changer ...

➤ Problèmes de mobilité concernant les transports en commun.

46% des unités d'établissement déclarent n'avoir aucun problème à ce niveau. En Flandre, cela est le cas pour 48,2% des unités d'établissement, en Wallonie 39% et dans la Région de Bruxelles-Capitale 49,5%.

Le principal problème mentionné en matière d'utilisation des transports en commun pour les déplacements domicile-lieu de travail concerne les horaires des transports en commun qui ne seraient pas adaptés aux heures de travail (29,5%). En Flandre, ce problème est cité dans 29,6% des cas, en Wallonie dans 36,4% et dans la région de Bruxelles-capital dans 15,4%.

Le deuxième problème cité est le fait que l'établissement n'est pas ou insuffisamment desservi par les transports en commun (27,1%). En Flandre, cela concerne 25,9% des établissement, dans le territoire plus étendu de la Wallonie 36,1% et dans la Région de Bruxelles-Capitale 14,3%.

Comme troisième problème cité, l'on retrouve la longueur des trajets effectués avec les transports en commun. Cela est signalé dans 19,9% des cas. En Flandre, cela représente 15,7%, en Wallonie 26,1% et dans la Région de Bruxelles-Capitale 27,3%.

Le quatrième problème important se situe dans la trop grand distance entre l'arrêt ou la gare et l'établissement (16,5%). En Flandre, ce problème revient dans 16,7% des unités d'établissement, en Wallonie dans 19,7% et dans la région de Bruxelles-Capitale dans 9,1%.

Le cinquième problème important, mais pas moins formulé que les précédents problèmes, est le sentiment que la qualité, la sécurité et le confort des transports en commun sont insuffisants (7,5%). En Flandre, cela représente 4,5% des avis, en Wallonie 10,9% et dans la Région de Bruxelles-Capitale 14,6%
Vient ensuite le sentiment d'insécurité dans les environs de l'établissement (5,6%). En Flandre, cela concerne 2,7% des unités d'établissement, en Wallonie 8% et dans la Région de Bruxelles-Capitale 14,1%.

Enfin, nous avons encore la catégorie « autres », représentant 5,6%. En Flandre, cela concerne 5,2% des unités d'établissement, en Wallonie également 5,2% et dans la Région de Bruxelles-Capitale 8,7 %. Dans cette catégorie l'on inclut e.a. le fait que le trafic domicile-lieu de travail soit combiné avec d'autres déplacements, le manque de ponctualité et les problèmes de correspondances, les grèves des transports en commun, ...

Le fait que la combinaison des déplacements domicile-lieu de travail avec d'autres déplacements ne soit que sporadiquement citée pourrait laisser entendre que la problématique de ce que l'on appelle les chaînes de déplacements serait moins importante que ce que l'on croit en général.

➤ Autres points importants concernant la problématique de mobilité dans l'établissement.

68% des unités d'établissement ne voient pas d'autres points que ceux déjà mentionnés dans le questionnaire. En Flandre, il s'agit de 67,1% des unités d'établissement de cet avis, en Wallonie 74,6% et dans la Région de Bruxelles-Capitale 59,3%.

Les points les plus importants sont, par ordre décroissant : l'intérêt pour la protection de l'environnement (8,4%), une collaboration positive entre l'employeur et le travailleur dans le domaine des déplacements (7,8%), l'insécurité sur la route dans les déplacements domicile-lieu de travail (7%), le sentiment d'insécurité des travailleurs compte tenu de leurs horaires (par ex. service de nuit) (6,1%), la santé des travailleurs (5,9%), l'égalité entre les usagers des différents modes de transport (5,6%), le coût des véhicules de société (4,7%), la difficulté d'embaucher du personnel compte tenu de la mauvaise accessibilité (4,2%), le coût du transport collectif mis en place par l'employeur (3,9%), l'obligation de rédiger un plan de transport d'entreprise (2,4%).

➤ Constatations concernant l'influence d'un trafic automobile considéré comme dangereux sur l'utilisation des différents modes de transport

L'utilisation de la voiture diminue à peine, passant de 72,3% à 72,1%. L'utilisation du métro ou bus augmente légèrement, passant de 5,3% à 5,6%, le transport par bus privé augmente de manière relativement importante, passant de 1,4% à 2,3%, l'utilisation du vélo diminue, passant de 6,4% à 5,9% et la marche passe de 2,1% à 1,8%. La tendance pour ces deux derniers modes ne semble pas totalement illogique, il paraît toutefois étrange que l'utilisation du train semble également diminuer, passant de 9% à 8,2%.

➤ Constatations concernant l'influence des déplacements en vélo considérés comme dangereux sur l'utilisation des différents modes de transport

L'utilisation du vélo diminue sensiblement, passant en moyenne de 6,4% à 5,4%, tandis que l'utilisation des transports en commun augmente. L'utilisation du train passe en moyenne de 9% à 11,9%, le bus, tramway et métro de 5,3% à 6,1% et le bus privé de 1,4% à 1,6%. Il est également étrange de constater que, dans de tels cas, l'utilisation de la voiture semble également baisser, passant de 72,3% à 69,5%.

IV.e. Eventuelles mesures que les entreprises et institutions envisagent de prendre en vue d'une meilleure gestion de la mobilité

➤ Remarque préalable :

Bien que la réponse à cette question était entièrement facultative, 53,2% des unités d'établissement ayant répondu ont pris la peine d'y répondre. Notamment 52,9% en Flandre, 48% en Wallonie et 63,7% dans la Région de Bruxelles-Capitale.

➤ Mesures envisagées en faveur du vélo

L'installation d'abris à vélos couverts et sécurisés obtient le meilleur score avec respectivement 11,5% (11,4% en Flandre, 11,8% en Wallonie et 11,7% en Région de Bruxelles-Capitale) et 11,2% (10,7 % en Flandres 11,3% en Wallonie et 13,8% dans la RBC).

Suivent ensuite le fait de prévoir des endroits pour pouvoir se changer dans 10,8% des cas (10,3% en Flandre, 8,7% en Wallonie et 16,8% dans la région de BC), ainsi que des douches facilement accessibles pour les cyclistes pour 10,4% (9,9% en Flandres, 8,8% en Wallonie et 15,9% dans la RBC).

D'autres points importants sont l'amélioration de l'infrastructure cycliste dans et autour de l'établissement pour 9,3% (10,1% en Flandre, 6,6% en Wallonie et 11,4% dans la RBC), une indemnité de déplacement supplémentaire pour les cyclistes pour 7,5% (7,6% en Flandres, 5,2% en Wallonie en 11,8% dans la région de BC), ainsi que la fourniture d'informations sur les pistes cyclables pour 7,3% (6,3% en Flandres, 5,7% en Wallonie et 15,1% dans la RBC).

Hormis tout cela, l'on ne peut pas non plus perdre de vue que 46,2% des unités d'établissement indiquent n'envisager AUCUNE mesure en faveur du vélo (44,2% en Flandre, 52,9% en Wallonie et 42,5% dans la RBC).

Il reste donc encore bien des choses à faire pour sensibiliser les employeurs et les travailleurs sur les avantages du vélo.

➤ Mesures envisagées en faveur du covoiturage

L'on constate que 12,9% des unités d'établissement souhaitent diffuser des informations sur le covoiturage (11,9% en Flandre, 12,1% en Wallonie et 19,1% dans la RBC).

9,6% indique vouloir effectivement organiser du covoiturage au sein de l'établissement (8,4% en Flandre, 9,5% en Wallonie et 15,4% dans la RBC).

Nous pouvons donc affirmer ici qu'il existe bien un potentiel permettant d'augmenter la part du covoiturage dans l'ensemble des déplacements domicile-lieu de travail.

5,4% envisagent d'adhérer à une banque de données de covoiturage (4,7% en Flandre, 4% en Wallonie et 11,9% dans la RBC).

Il est regrettable que la mesure qui contribuerait peut-être le plus à faire augmenter le nombre de « covoiturants » soit la moins souvent envisagée. Il s'agit de la fourniture d'une assurance pour un retour au domicile pour les participants au covoiturage qui ne seraient pas arrivés à domicile pour diverses raisons, mesure mentionnée dans 4% des cas (3,3% en Flandre, 3,7% en Wallonie et 7,5% dans la RBC).

Nous ne pouvons pas non plus perdre de vue que 57,1% des unités d'établissement déclarent n'envisager aucune initiative dans le domaine du covoiturage (58,9 en Flandre, 56,7% en Wallonie et 49,8% dans la RBC).

➤ Mesures envisagées en faveur des transports en commun

16% des unités d'établissement sont disposées à diffuser des informations sur les transports en commun (14,6% en Flandre, 15,3% en Wallonie et 23,9% dans la RBC).

Dans 9,7% des cas, une concertation régulière avec les entreprises de transports en commun est envisagée (8,6% en Flandre, 10,2% en Wallonie et 13,4% dans la RBC).

8,6% des unités d'établissement sont disposées à encourager l'utilisation des transports en commun pour les déplacements dans le cadre du travail (7,7% en Flandre, 6,2% en Wallonie et 17,7% dans la RBC).

Dans 5,6% des cas, une indemnité complémentaire est envisagée pour les utilisateurs des transports en commun (3,7% en Flandre, 5,8% en Wallonie et 14,4% dans la RBC).

Ce qui est quelque peu inquiétant, c'est que 53,8% des unités d'établissement ont fait savoir qu'ils n'envisageaient pas de mesures au profit des transports en commun (56,4% en Flandre, 53,2% en Wallonie et 43% dans la RBC).

➤ Diverses mesures envisagées en matière de gestion de la mobilité

10,9% des unités d'établissement ayant répondu déclarent consulter régulièrement les autorités locales responsables des voies d'accès (routes, pistes cyclables et trottoirs) qui permettent d'accéder à l'établissement (11,8% en Flandre, 8,1% en Wallonie et 12,1% dans la RBC).

Dans 10,6% des cas, des campagnes d'informations sont envisagées pour proposer des alternatives à l'utilisation individuelle de la voiture (9% en Flandre, 9% en Wallonie et 21,5% dans la RBC).

8,1% des unités d'établissement souhaitent collaborer avec les instances régionales et locales dans le cadre de la gestion de la mobilité (7,3% en Flandre, 7,8% en Wallonie et 12,6% dans la RBC).

7,1% des unités d'établissement ayant répondu envisagent d'instaurer le télétravail (6% en Flandre, 5,2% en Wallonie et 16,3% dans la RBC).

Mais 54,4% des unités d'établissement ont répondu ne pas envisager de mesures (54,5% en Flandre, 58,2% en Wallonie et 46,3% dans la RBC).

V. Conclusion générale provisoire

1. Dans grand nombre d'entreprises et d'institutions, de nombreuses mesures ont déjà été prises pour inciter les travailleurs à effectuer des déplacements entre leur domicile et leur lieu de travail dans un sens garantissant une mobilité plus durable.

Nous pouvons d'ailleurs constater que là où une gestion de la mobilité active est menée (désignation d'un responsable de la mobilité, une plus grande participation dans les transports en commun, des mesures en faveur du vélo ou du covoiturage, l'établissement à proximité d'une gare ou d'un arrêt de transport en commun, une politique en matière de parkings, ...), une évolution visible en faveur des modes de transport plus durables a lieu.

Lors de l'interprétation des données en matière de déplacements, il est évidemment important de tenir compte du fait que c'est le nombre de déplacements qui a été comptabilisé et non pas le nombre de kilomètres parcourus. Étant donné que les distances moyennes sont très divergentes en fonction du mode de transport utilisé, il n'est pas sans importance d'en tenir compte en termes volumes de déplacements. Ainsi, le train prend plus de kilomètres à son compte pour les voyageurs que les 9% indiquent (en nombre de déplacements). L'on peut déduire cela entre autres du fait que la plupart des voyageurs par train sont parmi les personnes qui travaillent dans la Région de Bruxelles-Capitale et que ce sont également ces voyageurs qui parcourent les plus grandes distances.

En ce qui concerne la marche, nous pouvons suivre le raisonnement inverse. La part de déplacements en volume est en fait inférieure à ce que les 2,1% (du nombre des déplacements) indiquent étant donné que les distances parcourues à pied sont plus courtes que les distances parcourues avec les autres modes de transport.

Il est également important de remarquer que, pour les trajets complémentaires côté domicile, les modes de transport durables réalisent un score correct par rapport à la voiture. Pour le transport urbain et régional, cela représente 1,4%, pour le vélo 0,8% et pour la marche 5,2%, tandis que pour la voiture, cela représente 1,6%. Cela est probablement dû au fait que toutes les distances à parcourir sont dans ce cas relativement petites et que les travailleurs sont conscients qu'il n'est pas judicieux d'utiliser la voiture pour cela.

2. Bien qu'il y ait des signes d'espoir, nous devons tout de même constater qu'il y a encore bien trop d'entreprises et institutions qui n'appliquent pas de véritable politique de mobilité.

Comme nous l'avons indiqué plus haut, l'exemple de ceux qui prennent pourtant des initiatives démontre que cela a des effets réels. Si les entreprises et les institutions souhaitent en tirer un maximum de profits, sous la forme d'une réduction des bouchons, de travailleurs moins stressés et d'une réduction des émissions de CO2 et de particules nocives, il est alors nécessaire que ces exemples soient suivis à grande échelle.

Si nous regardons la photographie globale de la situation au 30 juin 2005, nous pouvons dire que l'image est variée. Avec une moyenne de 72,3% d'automobilistes, il semble qu'il y ait encore du travail à effectuer pour persuader les travailleurs de changer leurs habitudes en utilisant un mode de transport plus durable. Mais, d'autre part, l'on peut également constater que 27,7% des travailleurs utilisent un mode de transport plus ou moins durable pour leurs déplacements domicile-lieu de travail.

Les transports en commun ne réalisent pas un mauvais score avec 14,3%, mais si l'on vise une mobilité plus durable, cette part devrait tout de même sensiblement augmenter.

Tout comme l'utilisation du vélo qui, comme moyen de transport principal, compte pour 6,4% des personnes travaillant en Belgique et qui n'est certainement pas négligeable, mais qui doit continuer à être encouragée.

3. Le Diagnostic semble donc être un instrument utile qui permet d'avoir un bon état des lieux en ce qui concerne les déplacements domicile-lieu de travail en Belgique.

Dans l'introduction, nous avons déjà indiqué que le taux de participation des entreprises et institutions soumises à la loi s'élevant à 86% peut être qualifié comme bon. Ce qui était en outre également très positif était la grande implication des partenaires sociaux, tant des employeurs que des travailleurs, autour de ce projet. Dans les nombreux contacts que nous avons eus sur le terrain, l'on s'est aperçu que les gens ont pris conscience que les problèmes de mobilité doivent être pris en main. L'enquête démontre clairement que les problèmes sont plus importants dans la Région de Bruxelles-Capitale et en Flandres, mais cela n'empêche pas qu'en Wallonie également, une certaine vigilance est nécessaire (surtout pour les arrondissements de Nivelles, Charleroi, Namur et Liège). En général, l'on peut affirmer que les déplacements domicile-lieu de travail se font principalement vers les zones urbanisées.

4. Les résultats qui ont été indiqués ci-dessus ne représentent qu'une petite part des informations disponibles et peuvent, en combinant les données, encore être sensiblement développés.

En outre, la banque de données offre la possibilité de répondre à bon nombre de questions spécifiques de personnes, d'administrations ou d'institutions qui s'occupent de la gestion de la mobilité.

Il est clair que nous disposons ici d'une source très riche d'informations qui sera très utile tant pour les partenaires sociaux lorsqu'ils voudront aborder les problèmes de mobilité à divers échelons de la concertation sociale que pour les responsables politiques lorsqu'ils devront prendre des mesures visant à améliorer la gestion de la mobilité.

Questionnaire d'enquête

<p>Envoyé après avis* (cocher <i>uniquement</i> l'organe adéquat)</p>	<p>du conseil d'entreprise du comité de concertation de la représentation syndicale des travailleurs</p>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
<p>donné le*</p>	<input style="width: 100px;" type="text" value=".../.../...."/>	
<p>repris dans le document de référence*</p>	<input style="width: 250px;" type="text"/>	

<p>Numéro d'unité d'établissement (BCE)</p>
<p>Numéro d'entreprise (BCE)</p>

1. Identification de l'unité d'établissement et répartition globale des travailleurs

Nom	(BCE)	
Adresse complète de l'unité d'établissement	(BCE)	
Secteur d'activité	(BCE)	

<i>Travailleurs</i>	Femmes	Hommes	Total
Total des travailleurs affectés à l'unité d'établissement susmentionné (1) (chiffres ONSS)			= A
Dont : - Temps-plein (ONSS)			
- Temps-partiel (ONSS)			
- Saisonniers et intermittents (ONSS)			
Intérim (2)			= B
Travailleurs (parmi A+B) qui, normalement, commencent et terminent au moins la moitié de leurs journées de travail dans l'établissement concerné (même s'ils font des déplacements professionnels à partir de l'unité d'établissement) (3)			= C

Toutes les questions suivantes se rapportent aux travailleurs compris dans C

Adresse professionnelle du responsable des ressources humaines (facultatif, si différent de l'adresse de l'unité d'établissement)	
Nom	
Prénom	
Adresse de contact	Rue
	N°
	Boîte
	Code Postal
	Commune
Tel	
Fax	
E-mail	

Adresse de la personne de contact pour les aspects de mobilité (facultatif, si différent de l'adresse de l'unité d'établissement)	
Nom	
Prénom	
Adresse de contact	Rue
	N°
	Boîte
	Code Postal
Commune	
Tel	
Fax	
E-mail	

Renseignements complémentaires (apparaissant via les touches «aide»)

(1) Le total (A) concerne les travailleurs sous les liens d'un contrat (de travail ou d'apprentissage) ou d'un statut au moment où l'enquête est réalisée, à savoir au 30 juin de l'année concernée et qui présentent, en vertu de leur contrat / statut, à partir de 50% de leur temps de travail sur le site, sans pour autant qu'ils doivent nécessairement être physiquement présents dans l'unité d'établissement le 30 juin susvisé.

Les chiffres de (A) sont en principe déterminés par l'ONSS. Toute modification conséquente de cette détermination peut être envoyée par e-mail.

(2) Le total (B) concerne les travailleurs intérimaires qui sont pris en compte pour les élections sociales en vertu de l'A.R. du 15 mai 2003 déterminant les modalités de calcul de la moyenne des travailleurs intérimaires occupés par un utilisateur.

Comme première approche, pour répondre au questionnaire, le total (B) est déterminé par l'entreprise ou l'institution comme étant égal au nombre de travailleurs intérimaires qui, au 30 juin de l'année concernée, ont presté au moins 50% de leur temps de travail dans l'unité d'établissement.

(3) Le total (C) exclut les télé-travailleurs et autres travailleurs (personnel de transport, de chantier, représentants commerciaux) qui commencent et finissent moins de la moitié de leurs journées de travail dans l'unité d'établissement concerné. Ces derniers ont peu d'intérêt pour l'analyse des déplacements générés par l'implantation.

Les chiffres de (C) sont déterminés par l'entreprise ou l'institution.

N.B. Pour les agences d'intérimaires, les travailleurs intérimaires seront si possible exclus du total (A) (selon les chiffres communiqués par l'ONSS), et ne doivent pas être compris dans le total (C). Seul le personnel administratif propre (recrutement, comptabilité, etc...) apparaît donc dans le total (C).

2. Horaires de travail

<i>Organisation du temps de travail</i>			Nombre de travailleurs
<i>Description des régimes de travail : du lundi au vendredi</i>			
Horaire fixe	De H	à H	
	De H	à H	
	De H	à H	
	De H	à H	
Horaire flottant	Début entre..... H et H	Fin entre H et H	
	Début entre..... H et H	Fin entre H et H	
	Début entre..... H et H	Fin entre H et H	
	Début entre..... H etH	Fin entre H et H	
Travail en équipes : 2 équipes	De H	à H	
	De H	à H	
Travail en équipes : 3 équipes	De H	à H	
	De H	à H	
	De H	à H	
Travail en équipes : autres			
Horaires irréguliers			
Autres			
TOTAL = (C)			

Renseignements complémentaires (apparaissant via les touches «aide»)

3. Mode de déplacement des travailleurs

Indiquez uniquement le mode de déplacement principal, c'est-à-dire **le moyen de transport avec lequel est parcourue la plus grande distance entre le domicile et le lieu de travail, la plus grande partie de l'année.**

Un moyen efficace pour obtenir cette information est d'effectuer une enquête auprès du personnel de l'établissement; la confidentialité des renseignements fournis par chaque travailleur doit être garantie. Pour plus de renseignements sur l'organisation du questionnaire, voir l'écran d'aide.

3.1 Mode de déplacement principal des travailleurs pour les déplacements domicile-travail	Nombre de travailleurs
voiture, camionnette ou camion, seul ou avec des membres de la famille	
voiture, camionnette ou camion, avec d'autres travailleurs (employés au même endroit ou autre part)	
train	
bus, tram ou métro STIB	
bus, tram ou métro TEC	
bus, tram ou métro De Lijn	
transport collectif (minibus, autobus, autocar) organisé par l'employeur	
vélo	
cyclomoteur ou moto	
à pied	
autres	
TOTAL = (C)	

3.2 Eventuel(s) moyen(s) de transport complémentaire(s) au mode de transport principal pour les déplacements domicile-travail (partie facultative)	Trajet d'approche⁽¹⁾ Nombre de travailleurs	Trajet final⁽²⁾ Nombre de travailleurs
voiture		
bus, tram ou métro STIB		
bus, tram ou métro De Lijn		
bus, tram ou métro TEC		
transport collectif (minibus, autobus, autocar) organisé par l'employeur		
vélo		
cyclomoteur ou moto		
à pied		
autres		
sans réponse (car partie facultative)		
TOTAL = (C)		

⁽¹⁾ *Trajet d'approche* : le trajet entre le domicile et l'endroit où l'on prend le moyen principal de transport et vice versa

⁽²⁾ *Trajet final* : le trajet entre l'endroit où l'on quitte le moyen principal de transport et le lieu de travail et vice versa

4. Modes d'accessibilité de l'unité d'établissement

<i>Emplacements de stationnement</i>	<i>Nombre</i>
Emplacements de parking pour voitures mises à la disposition des travailleurs dans l'unité d'établissement ou dans un espace loué par l'employeur à proximité de l'entrée	
Emplacements spécifiques de stationnement des vélos mis à la disposition des travailleurs	
Emplacements spécifiques de stationnement des vélomoteurs et des motos	

<i>Existence d'un arrêt de transport public situé à proximité de l'unité d'établissement</i>	
Train (distance estimée inférieure à 1 kilomètre)	<input type="checkbox"/>
De Lijn (distance estimée inférieure à 500 mètres)	<input type="checkbox"/>
TEC (distance estimée inférieure à 500 mètres)	<input type="checkbox"/>
STIB (distance estimée inférieure à 500 mètres)	<input type="checkbox"/>

<i>Emplacements de stationnement (facultatif)</i>	
Ces places sont-elles payantes pour les travailleurs? <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Question non pertinente : les employés ne disposent pas de places de stationnement	
Les places de stationnement publiques dans un rayon de 250 mètres autour du site sont-elles payantes ? <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Question non pertinente : il n'y en a pas	
L'établissement dispose-t-elle de trop peu de places de parking en prenant en compte les places mises à la disposition des travailleurs et celles généralement disponibles dans un rayon de 250 mètres de l'unité d'établissement? <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	

Renseignements complémentaires (apparaissant via les touches «aide») : La distance considérée est la distance à parcourir à pied, de l'arrêt mentionné jusqu'à une des entrées de l'unité d'établissement.

5. Mesures existantes de gestion de la mobilité dans l'unité d'établissement

Sous chaque titre, veuillez cocher au moins une option. S'il n'y a aucune mesure existante, cochez la première option.

Vélo
<input type="checkbox"/> Pas de mesures en vigueur
<input type="checkbox"/> Indemnité de déplacement complémentaire prévue par une convention collective de travail ou par un protocole du comité des services publics fédéraux, communautaires et régionaux
<input type="checkbox"/> Emplacements sécurisés sur le terrain de l'unité d'établissement
<input type="checkbox"/> Autres :
Indications facultatives :
<input type="checkbox"/> Indemnité de déplacement complémentaire pour les déplacements de service
<input type="checkbox"/> Vélos à disposition pour les déplacements domicile-travail
<input type="checkbox"/> Navettes vélos à disposition à la gare
<input type="checkbox"/> Vélos à disposition pour les déplacements de service
<input type="checkbox"/> Vêtements de pluie à disposition pour les cyclistes
<input type="checkbox"/> Amélioration de l'infrastructure cyclable de l'unité d'établissement et dans les environs
<input type="checkbox"/> Abris couverts pour vélos
<input type="checkbox"/> Espace pour se changer
<input type="checkbox"/> Douches aisément accessibles par les cyclistes
<input type="checkbox"/> Possibilité de réparer son vélo sur le site
<input type="checkbox"/> Mesures d'entretien des vélos sur le site
<input type="checkbox"/> Information sur les itinéraires cyclables
Co-voiturage
<input type="checkbox"/> Pas de mesures en vigueur
<input type="checkbox"/> Organisation du co-voiturage dans l'unité d'établissement
<input type="checkbox"/> Adhésion à une base de données centrale
<input type="checkbox"/> Emplacements de parking réservés au co-voiturage sur les terrains de l'unité d'établissement
<input type="checkbox"/> Autres :
Indications facultatives :
<input type="checkbox"/> Garantie pour le trajet de retour des co-voitureurs en cas de circonstances imprévisibles
<input type="checkbox"/> Diffusion d'information sur le co-voiturage
Transports en commun
<input type="checkbox"/> Pas de mesures en vigueur
<input type="checkbox"/> Transport collectif des travailleurs (par minibus, autobus ou autocar) organisé par l'employeur
<input type="checkbox"/> Indemnité supplémentaire prévue par une convention collective de travail ou par un protocole du comité des services publics fédéraux, communautaires et régionaux
<input type="checkbox"/> Concertation régulière avec les sociétés de transport en commun
<input type="checkbox"/> Autres :
Indications facultatives :
<input type="checkbox"/> Diffusion de l'information relative aux transports publics
<input type="checkbox"/> Encouragement à utiliser les transports publics pour les déplacements de service

Mesures diverses

- Pas de mesures en vigueur
- Collaboration avec d'autres entreprises/institutions ou avec la Chambre de Commerce
- Actions d'information du personnel sur les alternatives à l'usage individuel de l'automobile
- Collaboration avec les instances régionales et locales de gestion de la mobilité
- Concertation régulière avec les pouvoirs locaux compétents pour les voiries d'accès à l'unité d'établissement (routes, pistes cyclables, trottoirs...)
- Télé-travail
- Autres :

Indications facultatives :

- Coordinateur de mobilité : point de contact permanent pour tous les modes de transport
- Introduction du payement du parking
- Déménagement vers une implantation complémentaire ayant une bonne accessibilité en transport public
- Indemnités de déménagement pour les employés qui se rapprochent de leur lieu de travail
- Mesures financières régionales ou locales de soutien de la politique de mobilité

6. La problématique de la mobilité dans l'unité d'établissement

Indiquez ici les problèmes éventuels ou les soucis existants dans l'unité d'établissement concernant la mobilité. Vos réponses pourront aider les autorités compétentes à développer une politique de mobilité tenant compte des besoins des entreprises.

Sous chaque titre, veuillez cocher au moins une option.

Voiture et moto
<input type="checkbox"/> Pas de problèmes <input type="checkbox"/> Trafic dangereux vers et depuis l'établissement <input type="checkbox"/> Nombre de places de parking insuffisant <input type="checkbox"/> Coût élevé du parking pour l'employeur <input type="checkbox"/> Congestion, files <input type="checkbox"/> Autres :
Vélo
<input type="checkbox"/> Pas de problèmes <input type="checkbox"/> Trafic dangereux sur les itinéraires cyclables vers et depuis l'unité d'établissement <input type="checkbox"/> Insécurité sociale dans les environs de l'unité d'établissement <input type="checkbox"/> Le vélo ne colle pas bien avec l'image de l'entreprise ou de l'institution <input type="checkbox"/> Pas de possibilité d'emplacements sécurisés pour stationner les vélos sur le terrain de l'unité d'établissement <input type="checkbox"/> Pas de douches <input type="checkbox"/> Autres :
Transports en commun
<input type="checkbox"/> Pas de problèmes <input type="checkbox"/> Absence de desserte ou desserte insuffisante du transport en commun vers l'unité d'établissement <input type="checkbox"/> Organisation du transport en commun pas adaptée aux horaires de travail <input type="checkbox"/> Temps de déplacement en transport en commun <input type="checkbox"/> Qualité, sécurité et confort du transport en commun trop faibles <input type="checkbox"/> Distance de l'établissement à l'arrêt ou à la gare trop importante <input type="checkbox"/> Sentiment d'insécurité dans les environs de l'unité d'établissement <input type="checkbox"/> Autres :
Autres remarques éventuelles liées à la mobilité des travailleurs
<input type="checkbox"/> Aucun <input type="checkbox"/> Possibilité de recruter du personnel en raison de la mauvaise accessibilité de l'unité d'établissement <input type="checkbox"/> Coût des voitures de société <input type="checkbox"/> Coût du transport collectif des travailleurs organisé par l'employeur <input type="checkbox"/> Obligation de réaliser un plan de transport d'entreprises <input type="checkbox"/> Insécurité routière du déplacement domicile-travail <input type="checkbox"/> Sentiment d'insécurité des travailleurs en raison de leurs horaires (nuit...) <input type="checkbox"/> Intérêt pour la protection de l'environnement <input type="checkbox"/> Santé des travailleurs <input type="checkbox"/> Collaboration positive entre employeur et employés en matière de déplacements <input type="checkbox"/> Egalité entre utilisateurs des différents modes de déplacement <input type="checkbox"/> Autres :

7. Mesures potentielles

Indiquez ici les mesures que votre entreprise ou organisation pourrait envisager pour améliorer la gestion de la mobilité de ses travailleurs. Vos réponses n'engagent en rien votre entreprise ou organisation mais aideront les autorités compétentes à mieux orienter leurs politiques de mobilité.

Sous chaque titre, vous pouvez cocher une ou plusieurs options.

Vélo
<input type="checkbox"/> Indemnité de déplacement complémentaire prévue par une convention collective de travail ou par un protocole du comité des services publics fédéraux, communautaires et régionaux
<input type="checkbox"/> Emplacements sécurisés sur le terrain de l'unité d'établissement
<input type="checkbox"/> Indemnité de déplacement complémentaire pour les déplacements de service
<input type="checkbox"/> Vélos à disposition pour les déplacements domicile-travail
<input type="checkbox"/> Navettes vélos à disposition à la gare
<input type="checkbox"/> Vélos à disposition pour les déplacements de services
<input type="checkbox"/> Vêtements de pluie à disposition pour les cyclistes
<input type="checkbox"/> Amélioration de l'infrastructure cyclable sur et dans les environs du terrain de l'unité d'établissement
<input type="checkbox"/> Abris couverts pour vélos
<input type="checkbox"/> Espace pour se changer
<input type="checkbox"/> Douches aisément accessibles par les cyclistes
<input type="checkbox"/> Possibilité de réparer son vélo sur le site
<input type="checkbox"/> Mesures d'entretien des vélos dans l'unité d'établissement
<input type="checkbox"/> Information sur les itinéraires cyclables
<input type="checkbox"/> Autre :
<input type="checkbox"/> Aucune mesure concernant le vélo n'est envisagée
Co-voiturage
<input type="checkbox"/> Organisation du co-voiturage dans l'unité d'établissement
<input type="checkbox"/> Adhésion à une base de données
<input type="checkbox"/> Emplacements de parking réservés au co-voiturage sur les terrains de l'unité d'établissement
<input type="checkbox"/> Garantie du trajet de retour des co-voitureurs qui à cause de circonstances imprévisibles ne peuvent rentrer
<input type="checkbox"/> Dissémination d'information sur le co-voiturage
<input type="checkbox"/> Autre :
<input type="checkbox"/> Aucune mesure concernant le covoiturage n'est envisagée
Transports en commun
<input type="checkbox"/> Transport collectif des travailleurs (par minibus, autobus ou autocar) organisé par l'employeur
<input type="checkbox"/> Indemnité de déplacement complémentaire prévue par convention collective de travail ou par un protocole du Comité des services publics fédéraux, communautaires et régionaux pour les utilisateurs de transport en commun
<input type="checkbox"/> Concertation régulière avec les sociétés de transport en commun
<input type="checkbox"/> Diffusion de l'information relative au transport public
<input type="checkbox"/> Encouragement à utiliser le transport public pour les déplacements de service
<input type="checkbox"/> Autre :
<input type="checkbox"/> Aucune mesure concernant les transports en commun n'est envisagée

Mesures diverses

- Collaboration avec d'autres entreprises/institutions ou avec les chambres de commerce
- Actions d'information du personnel sur les alternatives à l'usage individuel de l'automobile
- Collaboration avec les instances régionales et locales de gestion de la mobilité
- Concertation régulière avec les pouvoirs publics compétents pour les voiries d'accès à l'unité d'établissement (routes, pistes cyclables, trottoirs)
- Travail à distance
- Coordinateur de mobilité : point de contact permanent pour tous les modes de transport
- Introduction du payement du parking
- Déménagement vers une implantation complémentaire avec une bonne accessibilité en transports publics
- Indemnités de déménagement pour les employés qui se rapprochent de leur lieu de travail
- Autre :
- Aucune autre mesure n'est envisagée

TOP10 VOOR DE VERVOERSWIJZEN PER GEWEST

naar de gemeente van de vestigingseenheden

TOP10 DES MODES DE TRANSPORT PAR REGION

selon la localisation des unités d'établissement

TOP10	hoofdvervoerswijze : wagen, alleen of met de familie		auto, seul ou en famille		: mode de transport principal				
	Vlaamse gemeenten - Communes flamandes	%	Brusselse gemeenten - Communes bruxelloises	%	Waalse gemeenten - Communes wallonnes	%			
1	34025	LENDELEDE	41.86	21013	ST-GILLES-ST-GILLIS	21.11	84043	NEUFCHATEAU	36.68
2	73009	BORGLOON	42.30	21014	ST-J-TEN-NODE	31.65	25023	COURT-SAINT-ETIENNE	43.76
3	44001	AALTER	44.41	21004	BRUXELLES-BRUSSEL	37.47	51009	BERNISSART	46.96
4	11044	STABROEK	44.72	21012	ST-J-MOLENBEEK	44.05	62011	BASSENGE	48.90
5	46013	KRUIBEKE	48.78	21005	ETTERBEEK	44.48	56022	EROUCLINNES	49.36
6	13046	VOSSELAAR	50.01	21009	IXELLES-ELSENE	45.06	61039	MARCHIN	50.01
7	71002	AS	50.01	21015	SCHAARBEEK-SCHAARBEEK	45.51	64021	CRISNEE	52.01
8	12021	LIER	51.78	21019	WOLUWE-ST-P	48.33	82032	VIELSALM	53.11
9	13035	RAVELS	52.23	21011	KOEKELBERG	52.76	53014	BOUSSU	59.63
10	23050	MEISE	52.77	21003	BERCHEM-ST-AGATH.	54.19	52063	SENEFFE	59.89

TOP10	hoofdvervoerswijze : wagen met collega(s)		auto avec collègue(s)		: mode de transport principal				
	Vlaamse gemeenten - Communes flamandes	%	Brusselse gemeenten - Communes bruxelloises	%	Waalse gemeenten - Communes wallonnes	%			
1	34025	LENDELEDE	44.21	21017	WATERMAEL-BOITSFORT-WATERMAEL	6.75	64021	CRISNEE	38.01
2	73009	BORGLOON	42.80	21019	WOLUWE-ST-P	4.86	84059	SAINT-HUBERT	29.11
3	73032	HOESEL	39.71	21012	ST-J-MOLENBEEK	4.55	62011	BASSENGE	22.97
4	71002	AS	35.54	21001	ANDERLECHT	4.21	61072	WANZE	21.93
5	44001	AALTER	30.41	21005	ETTERBEEK	3.53	84035	LIBIN	19.36
6	33040	LANGEMARK-POELKAPPELLE	27.36	21015	SCHAARBEEK-SCHAARBEEK	3.32	25105	TUBIZE	17.33
7	72040	MEEUWEN-GRUITRODE	22.51	21016	UCCLE-UKKEL	3.26	63049	MALMEDY	17.17
8	12029	PUTTE	22.48	21009	IXELLES-ELSENE	2.86	81001	ARLON	17.12
9	36019	STADEN	21.54	21018	WOLUWE-ST-L	2.32	63045	LIERNEUX	16.51
10	38025	VEURNE	20.59	21011	KOEKELBERG	2.23	55010	ENGHIEN	16.42

TOP10	hoofdvervoerswijze : trein		train		: mode de transport principal				
	Vlaamse gemeenten - Communes flamandes	%	Brusselse gemeenten - Communes bruxelloises	%	Waalse gemeenten - Communes wallonnes	%			
1	41011	DENDERLEEUV	15.47	21013	ST-GILLES-ST-GILLIS	65.28	84043	NEUFCHATEAU	56.68
2	12025	MECHELEN	12.44	21014	ST-J-TEN-NODE	47.82	63086	TROIS-PONTS	22.59
3	11029	MORTSEL	8.42	21004	BRUXELLES-BRUSSEL	39.03	84077	LIBRAMONT-CHEVIGNY	20.47
4	23081	STEENOKKERZEEL	6.94	21015	SCHAARBEEK-SCHAARBEEK	37.70	55004	BRAINE-LE-COMTE	18.46
5	24062	LEUVEN	6.76	21019	WOLUWE-ST-P	30.66	92094	NAMUR	13.33
6	23047	MACHELEN	6.74	21005	ETTERBEEK	28.71	53053	MONS	13.15
7	11002	ANTWERPEN	6.58	21009	IXELLES-ELSENE	26.15	25121	OTTIGNIES-LOUVAIN-LA-NEUVE	11.83
8	23096	ZEMST	6.15	21012	ST-J-MOLENBEEK	19.34	91114	ROCHFORT	11.25
9	31005	BRUGGE	6.07	21007	FOREST-VORST	17.69	52010	CHAPPELLE-LEZ-HERLAIMONT	8.55
10	23088	VILVOORDE	5.37	21011	KOEKELBERG	17.55	51012	BRUGELETTE	8.49

TOP10	hoofdvervoerswijze : openbaar vervoer (metro, bus, tram)		transport public		: mode de transport principal				
	Vlaamse gemeenten - Communes flamandes	%	Brusselse gemeenten - Communes bruxelloises	%	Waalse gemeenten - Communes wallonnes	%			
1	23099	KRAAINEM	17.92	21002	AUDERGHEM-OUDEERGEM	23.02	62011	BASSENGE	11.86
2	72025	NEERPELT	12.04	21012	ST-J-MOLENBEEK	22.55	25015	BRAINE-LE-CHATEAU	11.12
3	23103	WEZEMBEEK-OPPEM	11.72	21003	BERCHEM-ST-AGATH.	21.23	52022	FONTAINE-L'EVEQUE	8.48
4	35029	DE HAAN	10.44	21011	KOEKELBERG	18.49	52075	LES BONS-VILLERS	7.82
5	11005	BOOM	10.23	21008	GANSHOREN	18.15	62038	FLERON	7.31
6	11044	STABROEK	9.42	21009	IXELLES-ELSENE	18.04	62063	LIEGE	7.05
7	11002	ANTWERPEN	9.39	21004	BRUXELLES-BRUSSEL	15.63	52025	GERPINNES	6.86
8	23098	DROGENBOS	9.12	21005	ETTERBEEK	15.37	62032	ESNEUX	6.84
9	23050	MEISE	9.06	21014	ST-J-TEN-NODE	15.10	63086	TROIS-PONTS	6.46
10	46025	TEMSE	8.37	21016	UCCLE-UKKEL	13.65	63004	BAELEN	6.42

TOP10	hoofdvervoerswijze : collectief vervoer onderneming		transport collectif entreprise		: mode de transport principal				
	Vlaamse gemeenten - Communes flamandes	%	Brusselse gemeenten - Communes bruxelloises	%	Waalse gemeenten - Communes wallonnes	%			
1	11054	ZANDHOVEN	29.86	21012	ST-J-MOLENBEEK	4.97	51009	BERNISSART	38.27
2	46013	KRUIBEKE	19.37	21011	KOEKELBERG	0.83	52063	SENEFFE	23.58
3	45061	WORTEGEM-PETEGEM	15.57	21001	ANDERLECHT	0.71	82032	VIELSALM	19.48
4	37007	MEULEBEKE	14.91	21015	SCHAARBEEK-SCHAARBEEK	0.60	63061	RAEREN	17.59
5	43002	ASSENEDE	14.33	21016	UCCLE-UKKEL	0.55	63046	LIMBOURG	5.91
6	23045	LONDERZEEL	14.24	21006	EVERE	0.38	63023	EUPEN	5.89
7	23050	MEISE	14.08	21014	ST-J-TEN-NODE	0.19	25105	TUBIZE	4.14
8	24001	AARSCHOT	13.71	21018	WOLUWE-ST-L	0.14	25091	RIXENSART	3.88
9	31022	OOSTKAMP	12.79	21017	WATERMAEL-BOITSFORT-WATERMAEL	0.07	81001	ARLON	3.59
10	71004	BERINGEN	11.80	21004	BRUXELLES-BRUSSEL	0.04	91034	DINANT	2.98

TOP10 VOOR DE VERVOERSWIJZEN PER GEWEST

naar de gemeente van de vestigingseenheden

TOP10 DES MODES DE TRANSPORT PAR REGION

selon la localisation des unités d'établissement

TOP10	hoofdvervoerswijze : fiets		vélo		: mode de transport principal				
	Vlaamse gemeenten - Communes flamandes	%	Brusselse gemeenten - Communes bruxelloises	%	Waalse gemeenten - Communes wallonnes	%			
1	46020	SINT-GILLIS-WAAS	35.52	21017	WATERMAEL-BOITSFORT-WATERMAEL	2.18	64047	LINCENT	14.90
2	11044	STABROEK	35.30	21018	WOLUWE-ST-L	1.63	62015	BEYNE-HEUSAY	10.78
3	12026	NIJLEN	33.68	21008	GANSHOREN	1.52	25023	COURT-SAINT-ETIENNE	9.39
4	13031	OUD-TURNHOUT	30.42	21010	JETTE	1.50	64056	OREYE	8.83
5	13003	BALEN	30.24	21007	FOREST-VORST	1.48	64021	CRISNEE	8.01
6	31004	BLANKENBERGE	30.17	21016	UCCLE-UKKEL	1.27	54010	COMINES-WARNETON	7.77
7	11022	KALMTHOUT	29.87	21012	ST-J-MOLENBEEK	1.26	57093	BRUNEHAUT	7.28
8	35005	GISTEL	29.09	21009	IXELLES-ELSENE	1.23	63040	KELMIS	6.03
9	46024	STEKENE	28.58	21001	ANDERLECHT	1.15	64034	HANNUT	5.34
10	13021	MEERHOUT	28.38	21005	ETTERBEEK	1.15	54007	MOUSCRON	4.19

TOP10	hoofdvervoerswijze : motor / bromfiets		moto / cyclomoteur		: mode de transport principal				
	Vlaamse gemeenten - Communes flamandes	%	Brusselse gemeenten - Communes bruxelloises	%	Waalse gemeenten - Communes wallonnes	%			
1	13046	VOSSELAAR	10.01	21007	FOREST-VORST	1.55	25023	COURT-SAINT-ETIENNE	12.51
2	35014	OUDEBURG	8.93	21002	AUDERGHEM-OUDEGEM	1.14	62099	SOUMAGNE	10.95
3	35002	BREDENE	7.96	21001	ANDERLECHT	1.06	25123	REBECO	9.22
4	71002	AS	7.90	21016	UCCLE-UKKEL	1.05	62011	BASSENGE	8.90
5	42008	HAMME	7.14	21018	WOLUWE-ST-L	0.94	63040	KELMIS	7.53
6	11044	STABROEK	7.07	21012	ST-J-MOLENBEEK	0.94	52055	PONT-A-CELLES	6.86
7	38008	DE PANNE	6.91	21015	SCHAARBEEK-SCHAARBEEK	0.83	62038	FLERON	6.21
8	23052	MERCHTEM	6.26	21019	WOLUWE-ST-P	0.81	82032	VIELSALM	6.20
9	42023	WAASMUNSTER	5.84	21006	EVERE	0.79	25107	VILLERS-LA-VILLE	5.72
10	23050	MEISE	5.79	21004	BRUXELLES-BRUSSEL	0.79	61068	VILLERS-LE-BOUILLET	5.49

TOP10	hoofdvervoerswijze : stappen		marche		: mode de transport principal				
	Vlaamse gemeenten - Communes flamandes	%	Brusselse gemeenten - Communes bruxelloises	%	Waalse gemeenten - Communes wallonnes	%			
1	38016	NIEUWPOORT	11.35	21008	GANSHOREN	14.12	61039	MARCHIN	50.01
2	45064	MAARKEDAL	10.18	21011	KOEKELBERG	6.09	25023	COURT-SAINT-ETIENNE	31.26
3	23104	LENNIK	8.72	21010	JETTE	5.66	83031	LA ROCHE-EN-ARDENNE	25.69
4	45041	RONSE	7.25	21009	IXELLES-ELSENE	4.44	62122	TROOZ	23.16
5	31004	BLANKENBERGE	6.66	21005	ETTERBEEK	3.36	51014	CHIEVRES	18.43
6	23103	WEZEMBEEK-OPPEM	6.32	21018	WOLUWE-ST-L	2.99	61003	AMAY	14.30
7	38008	DE PANNE	6.04	21016	UCCLE-UKKEL	2.83	63073	STAVELLOT	13.93
8	35002	BREDENE	5.97	21006	EVERE	2.70	62015	BEYNE-HEUSAY	13.86
9	24134	SCHERPENHEUVEL-ZICHEM	5.96	21001	ANDERLECHT	2.53	53065	QUAREGNON	12.91
10	31043	KNOKKE-HEIST	5.37	21002	AUDERGHEM-OUDEGEM	2.51	63004	BAELEN	12.83

LAST 10	hoofdvervoerswijze : wagen, alleen of met de familie		auto, seul ou en famille		: mode de transport principal				
	Vlaamse gemeenten - Communes flamandes	%	Brusselse gemeenten - Communes bruxelloises	%	Waalse gemeenten - Communes wallonnes	%			
1	23105	AFFLIGEM	99.99	21006	EVERE	78.92	61063	VERLAINE	99.99
2	24028	GEETBETS	99.99	21007	FOREST-VORST	71.98	63080	WAIMES	99.99
3	24135	TIELT-WINGE	99.99	21010	JETTE	71.76	64063	REMICOURT	99.99
4	34043	SPIERE-HELKIJN	99.99	21018	WOLUWE-ST-L	68.57	82036	VAUX-SUR-SURE	99.99
5	44052	OOSTERZELE	99.99	21017	WATERMAEL-BOITSFORT-WATERMAEL	67.91	83028	HOTTON	99.99
6	73109	VOEREN	99.99	21016	UCCLE-UKKEL	67.31	83040	NASSOGNE	99.99
7	44012	DE PINTE	98.30	21008	GANSHOREN	62.23	85024	MEIX-DEVANT-VIRTON	99.99
8	24041	HOEGAARDEN	97.96	21001	ANDERLECHT	58.83	91054	GEDINNE	99.99
9	73066	RIEMST	97.84	21002	AUDERGHEM-OUDEGEM	58.06	93088	WALCOURT	99.99
10	44064	SINT-MARTENS-LATEM	97.33	21003	BERCHEM-ST-AGATH.	54.19	63048	LONTZEN	99.21

NATIONALE TOP10 VOOR DE VERVOERSWIJZEN
naar de gemeente van de vestigingseenhedenTOP10 NATIONAL DES MODES DE TRANSPORT
selon la localisation des unités d'établissement

TOP10	wagen, alleen of met de familie		auto, seul ou en famille
	Gemeente (werkplaats) - Commune (lieu de travail)		%
1	21013	ST-GILLES-ST-GILLIS	21.11
2	21014	ST-J-TEN-NODE	31.65
3	84043	NEUFCHATEAU	36.68
4	21004	BRUXELLES-BRUSSEL	37.47
5	34025	LENDELEDE	41.86
6	73009	BORGLOON	42.30
7	25023	COURT-SAINT-ETIENNE	43.76
8	21012	ST-J-MOLENBEEK	44.05
9	44001	AALTER	44.41
10	11044	STABROEK	44.72

TOP10	wagen met collega('s)		auto avec collègue(s)
	Gemeente (werkplaats) - Commune (lieu de travail)		%
1	34025	LENDELEDE	44.21
2	73009	BORGLOON	42.80
3	73032	HOESELT	39.71
4	64021	CRISNEE	38.01
5	71002	AS	35.54
6	44001	AALTER	30.41
7	84059	SAINT-HUBERT	29.11
8	33040	LANGEMARK-POELKAPELLE	27.36
9	62011	BASSENGE	22.97
10	72040	MEEUWEN-GRUITRODE	22.51

TOP10	train		train
	Gemeente (werkplaats) - Commune (lieu de travail)		%
1	21013	ST-GILLES-ST-GILLIS	65.28
2	84043	NEUFCHATEAU	56.68
3	21014	ST-J-TEN-NODE	47.82
4	21004	BRUXELLES-BRUSSEL	39.03
5	21015	SCHAERBEEK-SCHAARBEEK	37.70
6	21019	WOLUWE-ST-P	30.66
7	21005	ETTERBEEK	28.71
8	21009	IXELLES-ELSENE	26.15
9	63086	TROIS-PONTS	22.59
10	84077	LIBRAMONT-CHEVIGNY	20.47

TOP10	openbaar vervoer (metro, bus, tram)		transport public
	Gemeente (werkplaats) - Commune (lieu de travail)		%
1	21002	AUDERGHEN-OUDEGEM	23.02
2	21012	ST-J-MOLENBEEK	22.55
3	21003	BERCHEM-ST-AGATH.	21.23
4	21011	KOEKELBERG	18.49
5	21008	GANSHOREN	18.15
6	21009	IXELLES-ELSENE	18.04
7	23099	KRAAINEM	17.92
8	21004	BRUXELLES-BRUSSEL	15.63
9	21005	ETTERBEEK	15.37
10	21014	ST-J-TEN-NODE	15.10

TOP10	collectief vervoer onderneming		transport collectif entreprise
	Gemeente (werkplaats) - Commune (lieu de travail)		%
1	51009	BERNISSART	38.27
2	11054	ZANDHOVEN	29.86
3	52063	SENEFFE	23.58
4	82032	VIELSALM	19.48
5	46013	KRUIBEKE	19.37
6	63061	RAEREN	17.59
7	45061	WORTEGEM-PETEGEM	15.57
8	37007	MEULEBEKE	14.91
9	43002	ASSENEDE	14.33
10	23045	LONDERZEEL	14.24

NATIONALE TOP10 VOOR DE VERVOERSWIJZEN
 naar de gemeente van de vestigingseenheden

TOP10 NATIONAL DES MODES DE TRANSPORT
 selon la localisation des unités d'établissement

TOP10	fiets		vélo
	Gemeente (werkplaats) - Commune (lieu de travail)		%
1	46020	SINT-GILLIS-WAAS	35.52
2	11044	STABROEK	35.30
3	12026	NIJLEN	33.68
4	13031	OUD-TURNHOUT	30.42
5	13003	BALEN	30.24
6	31004	BLANKENBERGE	30.17
7	11022	KALMTHOUT	29.87
8	35005	GISTEL	29.09
9	46024	STEKENE	28.58
10	13021	MEERHOUT	28.38

TOP10	motor / bromfiets		moto / cyclomoteur
	Gemeente (werkplaats) - Commune (lieu de travail)		%
1	25023	COURT-SAINT-ETIENNE	12.51
2	62099	SOUMAGNE	10.95
3	13046	VOSELAAR	10.01
4	25123	REBECO	9.22
5	35014	OUDENBURG	8.93
6	62011	BASSENGE	8.90
7	35002	BREDENE	7.96
8	71002	AS	7.90
9	63040	KELMIS	7.53
10	42008	HAMME	7.14

TOP10	stappen		marche
	Gemeente (werkplaats) - Commune (lieu de travail)		%
1	61039	MARCHIN	50.01
2	25023	COURT-SAINT-ETIENNE	31.26
3	83031	LA ROCHE-EN-ARDENNE	25.69
4	62122	TROOZ	23.16
5	51014	CHIEVRES	18.43
6	61003	AMAY	14.30
7	21008	GANSHOREN	14.12
8	63073	STAVELLOT	13.93
9	62015	BEYNE-HEUSAY	13.86
10	53065	QUAREGNON	12.91

LAST 10	wagen, alleen of met de familie		auto, seul ou en famille
	Gemeente (werkplaats) - Commune (lieu de travail)		%
1	61063	VERLAINE	99.99
2	63080	WAIMES	99.99
3	64063	REMICOURT	99.99
4	82036	VAUX-SUR-SURE	99.99
5	23105	AFFLIGEM	99.99
6	24028	GEETBETS	99.99
7	24135	TIELT-WINGE	99.99
8	83028	HOTTON	99.99
9	83040	NASSOGNE	99.99
10	85024	MEIX-DEVANT-VIRTON	99.99