

## Diagnostic fédéral sur les Déplacements Domicile-Travail au 30 juin 2011

Conformément à la loi-programme du 8 avril 2003, les entreprises et organismes publics occupant en moyenne plus de 100 travailleurs (ainsi que chaque unité d'établissement comptant au moins 30 travailleurs) ont l'obligation d'établir un diagnostic triennal des déplacements de leur personnel entre le domicile et le lieu de travail.

Cette obligation légale a pour objectifs d'améliorer au sein de l'entreprise l'information et la prise de décision concertée en matière de mobilité, mais aussi d'agir sur la demande de transport en suscitant une mobilité plus durable.

Le diagnostic est dressé au moyen d'un questionnaire d'enquête récoltant les données suivantes :

- le nombre de travailleurs actifs sur le site
- l'organisation du temps de travail,
- les modes de déplacement habituels des travailleurs,
- l'accessibilité de l'établissement,
- les mesures existantes pour la gestion de la mobilité,
- les problèmes de mobilité encore rencontrés,
- les mesures potentielles envisageables.

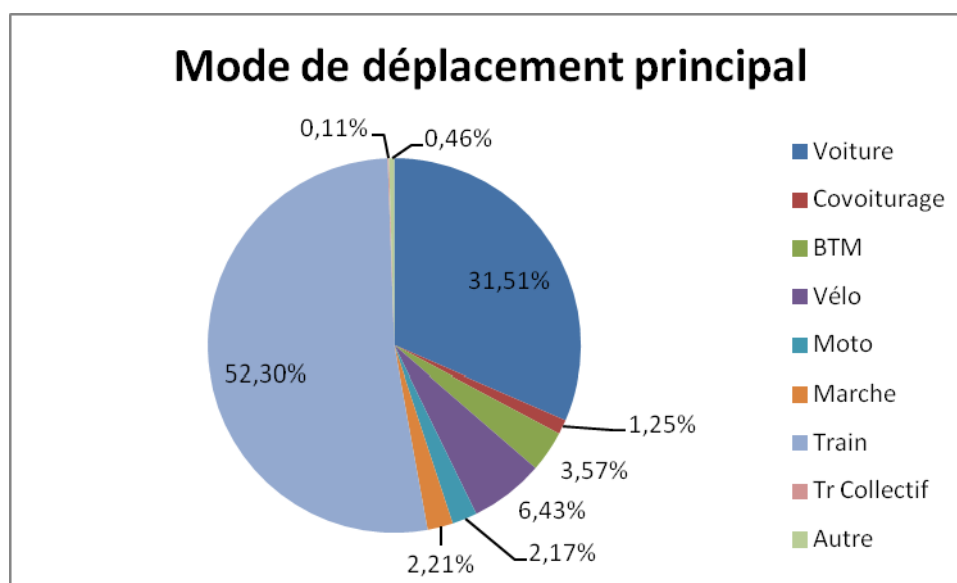
Les données rassemblées permettent en outre d'évaluer et de corriger les politiques de mobilité à tous les niveaux.

Au sein du Groupe SNCB, 26,88% du personnel (9 304 travailleurs) ont répondu à l'enquête.

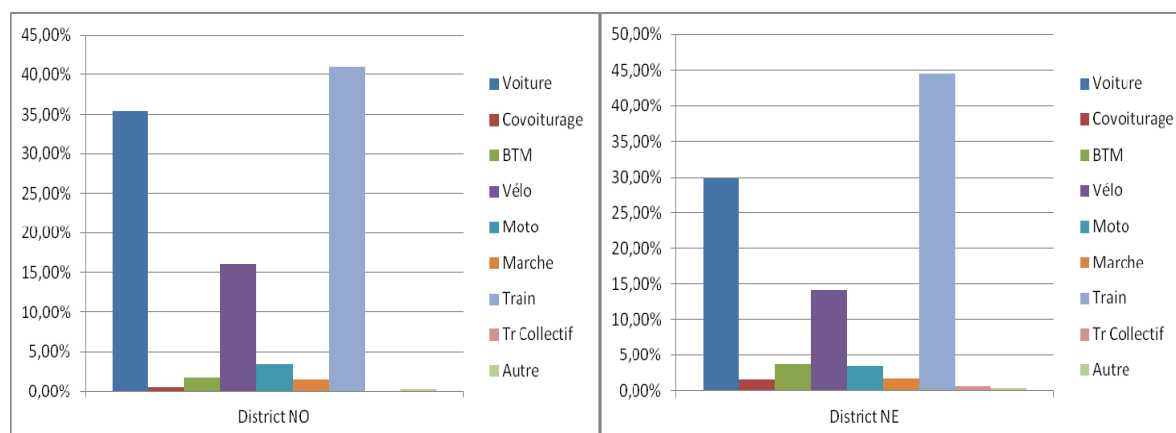
182 unités d'établissement ont été sondées:				
DNO	DNE	DCE <sup>1</sup>	DSO	DSE
52	36	5	41	48
Taux de participation à l'enquête, par District :				
31,10%	22,34%	30,85%	23,55%	23,72%

<sup>1</sup> Les 38 UE du DCE ont été regroupées en 5 sites géographiques dans le cadre du PDE 2011 de la RBC

Voici, pour l'ensemble du Groupe, les résultats relatifs au mode de déplacement choisi pour effectuer la plus grande partie du trajet domicile-travail.

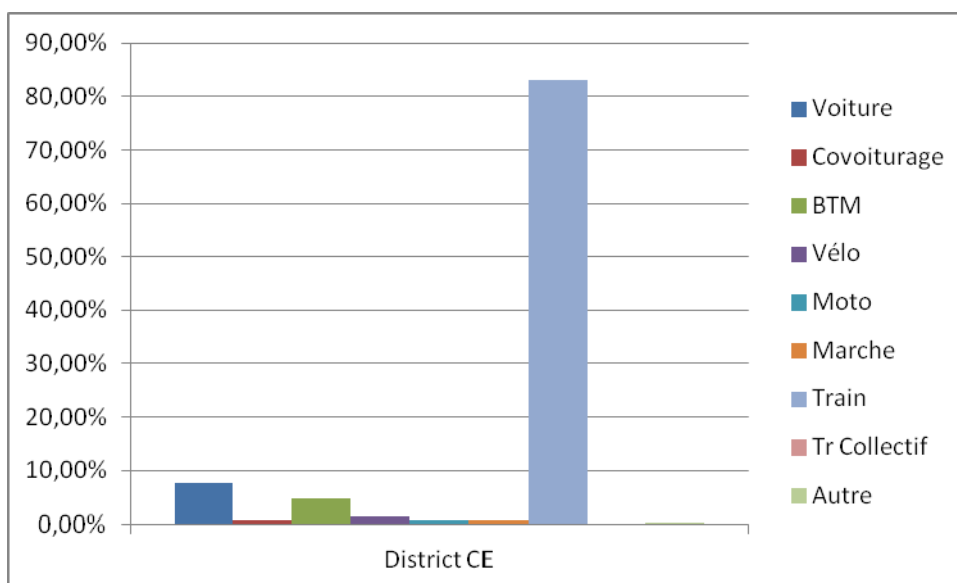


Si l'on s'arrête sur les résultats obtenus par District :

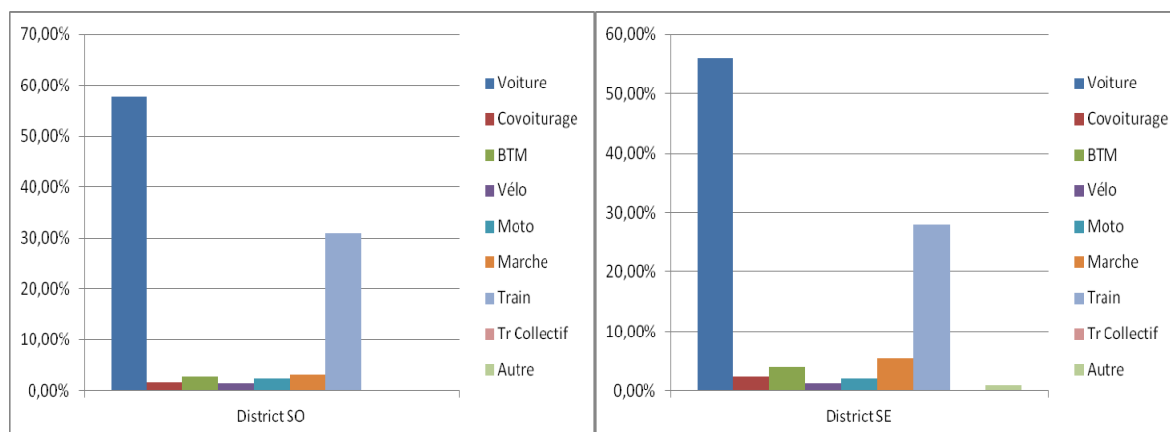


Dans le nord du pays, le train séduit de plus en plus de navetteurs, une tendance qui s'inscrit parfaitement dans la vision de mobilité durable que nous tentons d'induire au quotidien. Quant à la voiture, même si son utilisation reste relativement importante, elle est en net recul par rapport aux diagnostics précédents (cfr. ANNEXE).

On y notera notamment la grande part du vélo, qui illustre une nouvelle fois une caractéristique de déplacement typiquement régionale.



Les répondants du District Centre se rendent au travail en train, à raison de 83,1% d'entre eux. Les horaires de plus de 60% de ces travailleurs sont variables et s'adaptent ainsi plus facilement aux horaires du transport public. En outre, la voiture affiche un recul remarqué par rapport au diagnostic précédent (7,7% aujourd'hui contre 16,4% en 2008) : la congestion, les difficultés de stationnement, etc., sont en effet le lot quotidien des automobilistes en Région de Bruxelles-Capitale et finirait par décourager les plus résistants. Notons aussi, une utilisation plus importante des BTM (4,7% en 2011 contre 2,7% en 2008).



Dans le sud du pays, c'est la voiture qui l'emporte haut la main sur le train ... un comble pour le personnel d'une entreprise ferroviaire ! Ceci dit, le tableau dressé n'est pas tout à fait noir pour le train puisqu'une progression à la hausse apparaît lorsque l'on compare les résultats obtenus sur les différents diagnostics (cfr. ANNEXE).

Le paysage rural (essentiellement en ce qui concerne le DSE), les grandes distances à parcourir jusque la gare la plus proche, la disponibilité de places de parking à proximité du lieu de travail, etc., encouragent certainement cette importante utilisation de la voiture. Toutefois, elle enregistre malgré tout un recul par rapport aux diagnostics passés. Il faut donc le souligner et certainement l'encourager.

Notons également qu'en matière de circulation routière, la dangerosité du trafic et de l'itinéraire (manquements en matière de revêtement, de luminosité, ...) a plusieurs fois été mentionnée par les répondants au cours de l'enquête ... sans pour autant les décourager dans l'immédiat.

Il n'est sans doute pas inutile non plus de souligner que, de manière générale en ce qui concerne les 5 Districts analysés, l'usage de la voiture reste essentiellement un usage fait en tant qu'autosoliste. Force est de constater, en effet, que le covoiturage, plus durable, ne rencontre à ce jour qu'un succès très mitigé auprès des navetteurs.

Evolution des DDT au sein du Groupe SNCB<sup>2</sup> selon le mode de déplacement principal :

	2005	2008	2011
<b>Voiture</b>	46,6%	39,7%	31,5%
<b>Covoiturage</b>	1,5%	1,2%	1,3%
<b>Train</b>	40,2%	45,7%	52,3%
<b>BTM</b>	2,5%	2,3%	3,6%
<b>Tr. collectif</b>	0,3%	0,1%	0,1%
<b>Vélo</b>	4,5%	6,6%	6,4%
<b>Moto</b>	1,6%	1,8%	2,2%
<b>Marche</b>	2,6%	2,7%	2,2%
<b>Autre</b>	0,0%	0,0%	0,4%

De cette comparaison, on retiendra essentiellement le recul de la voiture qui continue de se confirmer au profit du train, considéré comme étant le mode de déplacement le plus durable. C'est une excellente nouvelle si l'on considère que les déplacements domicile-travail convergent pour une grande part vers la Capitale et se font principalement en heures de pointe.

<sup>2</sup> L'évolution par District se trouve en ANNEXE

Notons enfin que la catégorie « Autre » fait une timide percée par rapport aux années précédentes. Elle traduit des habitudes de déplacement aléatoires, changeantes, et pourrait ainsi révéler l'émergence d'une nouvelle mobilité, à savoir une mobilité à la carte, selon l'humeur, le programme du jour, mais aussi les conditions conjoncturelles de mobilité (retards, congestion, facilités de parking, météo, etc.).

### **Des déplacements domicile-travail toujours plus durables au sein du Groupe SNCB:**

Un Mobility Manager est entré en fonction au sein du Groupe SNCB en septembre dernier (2011) afin d'y développer une vraie politique de mobilité, développer de nouveaux concepts, prendre des décisions stratégiques et négocier avec tous les partenaires impliqués.

A ce titre, la sensibilisation du personnel aux questions de mobilité fait aussi partie de ses tâches afin de poursuivre, sur le long terme, le changement de mentalité et de comportement de déplacement vers une mobilité toujours plus durable.

Les mesures à privilégier:

- Miser sur la multimodalité et améliorer (en gare notamment) les possibilités de correspondance entre tous les modes
- Encourager les modes de déplacement partagés tels le Cambio, le Blue Bike, etc., notamment pour les trajets domicile-gare et gare-travail
- Opter pour le système d'abonnement unique valable pour tous les opérateurs de transport public (surtout intéressant pour les déplacements professionnels)
- Introduire la possibilité de télétravailler au moins 1 jour/semaine
- Informer en temps réel le navetteur via Scotty ([www.scotty.be](http://www.scotty.be)), un système dynamique unique couvrant tous les modes de déplacement et toutes les zones de circulation (pour des trajets de porte à porte)

## ANNEXE

*Evolution, par District, des DDT selon le mode de déplacement principal*

	DSE			DSO			DC			DNE			DNO		
	2005	2008	2011	2005	2008	2011	2005	2008	2011	2005	2008	2011	2005	2008	2011
	Voiture	66,2%	61,3%	56,0%	68,6%	63,5%	57,6%	27,6%	16,4%	7,7%	38,2%	36,9%	29,8%	50,8%	48,8%
Covoiturage	2,7%	1,7%	2,3%	0,9%	2,4%	1,7%	0,7%	1,4%	0,8%	2,8%	1,5%	1,6%	0,6%	0,3%	0,6%
BTM	3,6%	2,8%	4,0%	1,7%	1,1%	2,8%	2,6%	2,7%	4,7%	2,5%	2,4%	3,8%	1,5%	1,1%	1,8%
Vélo	1,2%	1,2%	1,2%	1,8%	2,9%	1,4%	1,4%	2,7%	1,4%	8,1%	14,4%	14,1%	13,6%	19,2%	16,0%
Moto	1,7%	2,2%	2,1%	2,4%	1,9%	2,3%	0,4%	0,6%	0,8%	1,2%	2,0%	3,4%	3,8%	3,2%	3,4%
Marche	4,3%	4,9%	5,4%	2,5%	4,2%	3,2%	0,8%	0,8%	0,9%	3,2%	3,2%	1,7%	4,0%	2,3%	1,5%
Train	20,1%	25,5%	28,1%	22,1%	23,9%	30,9%	66,6%	75,5%	83,1%	43,6%	39,3%	44,6%	24,3%	25,1%	41,0%
Tr. collectif	0,0%	0,3%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,3%	0,1%	0,6%	1,5%	0,0%	0,0%
Autre	0,1%	0,0%	0,9%	0,1%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,5%	0,1%	0,2%	0,4%	0,0%	0,0%	0,3%