

# Pour se rendre au travail en quatre ans



Le vélo est désormais le deuxième moyen de locomotion utilisé en Belgique, après la voiture.

© PIERRE-YVES THIENPONT.

## Le télétravail et l'aide à la mobilité douce, des mesures déterminantes

Près de 40 % des salariés ont pu faire du télétravail, soit 3,7 fois plus qu'en 2017. Un bond considérable qui a eu pour effet de multiplier par six le nombre de déplacements évités en quatre ans. En outre, le SPF estime qu'environ 20 % des trajets domicile-travail sont évités chez les employeurs qui organisent au moins un jour de télétravail pour tous par semaine, avec un impact sur les encombrements aux heures de pointe. Toutefois, les experts tempèrent : l'incidence du télétravail compense à

peine l'augmentation de 15 % du nombre de travailleurs depuis 2005 et celui-ci devrait diminuer avec la fin des mesures sanitaires (NDLR, l'étude s'est tenue en 2021). Enfin, ceux-ci notent un effet positif des mesures d'encouragement à la mobilité douce des travailleurs. 95 % des employeurs offrent une indemnité vélo, exonérée d'impôt à concurrence de 25 centimes par kilomètre, 73 % ont des parkings vélos couverts et 59 % proposent la gratuité des transports en commun. S.DX

## L'accessibilité des transports en commun, la clé du succès

Les rapporteurs l'indiquent d'emblée : même si l'enquête a été postposée d'une année, l'impact de la crise sanitaire sur certaines données était encore perceptible en 2021 et pourrait bouger dans les années à venir. Les mesures sanitaires ainsi que la forte augmentation de jours de télétravail (3,7 fois plus de salariés y ont eu accès) par rapport à la dernière enquête ont eu une incidence sur l'utilisation des transports en commun. On note une diminution de 6,1 % de l'utilisation des métro/tram/bus et de 11,5 % pour le train en Belgique. Mais cela n'a pas empêché la Région de Bruxelles-Capitale de

basculer : désormais les transports en commun (train-tram-métro) sont le mode de déplacement domicile-travail le plus utilisé (50 %) devant la voiture. « Les résultats de l'enquête montrent l'énorme importance de l'accessibilité en transports en commun des lieux de travail. Dans les 27,5 % entreprises les moins bien situées (2.673 unités), le pourcentage de travailleurs utilisant les transports publics est inférieur à 2 %. En revanche, sur les 5,4 % établissements les mieux situés (522), dans le centre de Bruxelles ou d'Anvers, cette part dépasse les 60 % », peut-on lire dans le rapport. S.DX

## La voiture fait bien plus que se maintenir

L'histoire d'amour entre le Belge et son automobile semble loin d'être terminée. Son utilisation pour aller au travail s'estompe à peine depuis 2005, passant de 66,8 % des travailleurs à 64,6 % désormais. Attirés par les transports en commun et le vélo, les Bruxellois ont le plus remis leur voiture au garage, passant de 45,1 % d'utilisateurs en 2005 à 36,6 % en 2021. Les Flamands sont encore 66,7 % à la prendre, contre 68,7 % il y a 16 ans. Mais de tous,

ce sont les Wallons les plus accros aux « quatre-roues » puisqu'elles représentent encore 84,7 % du mode de transport utilisé par les travailleurs aujourd'hui. Un chiffre qui ne cesse d'augmenter depuis 2005 où ils étaient encore 80,4 % à l'emprunter. En Wallonie, la crise sanitaire a détourné les travailleurs des transports en commun pour les remettre en voiture, un moyen qui a pu aussi apparaître plus sûr en période épidémique. S.DX

## Le vélo, délaissé en Wallonie

En plein boom en Flandre et à Bruxelles, le vélo est délaissé en Wallonie. C'est l'information principale de ce rapport : la petite reine est en train de gagner le cœur des travailleurs. 14,1 % d'entre eux utilisent désormais ce mode de transport pour aller au boulot en Belgique, soit une hausse de 26,3 % depuis 2017 et même de 80 % depuis la première étude en 2005 ! C'est la plus forte augmentation enregistrée parmi tous les transports : le vélo est désormais le deuxième moyen utilisé dans notre pays, après la voiture mais avant le train. Si l'engouement est réel, il cache en réalité de grandes disparités régio-

nales. Si 20 % des Flamands (+ 21,9 %) et 7,2 % des Bruxellois (+ 65,5 %) ont adopté la bicyclette, à peine 2,4 % des Wallons (+ 49,7 %) s'y sont mis. La Wallonie compte dix fois moins de travailleurs-cyclistes que la Flandre même si on note, comme partout ailleurs en Belgique, une hausse dans les zones densément peuplées comme les grandes villes. « Selon les employeurs, ces disparités peuvent s'expliquer en partie par la structure du paysage, plus plate au nord qu'au sud du pays, mais également par l'infrastructure cyclable, meilleure en Flandre et à Bruxelles », indique le rapport du SPF Mobilité. S.DX

## « Offre de train aux nouveaux modes de travail et de loisirs »

vélos qui va permettre de mieux les identifier et de les retrouver en cas de vol est un pas supplémentaire. Et n'oublions pas l'importance de l'aménagement du territoire avec, à mon niveau, la création de cyclo-routes le long des voies de chemin de fer qui vont créer de nouvelles opportunités. On peut aussi saluer le travail d'Elke Van den Brandt à Bruxelles qui a très vite vu l'opportunité de développer l'utilisation du vélo durant la crise sanitaire en aménageant des voies cyclables qui sont aujourd'hui très empruntées.

En revanche, en Wallonie, on pêche un peu...

Oui, même si la Région est plus vallonnée, plus rurale et donc moins propice au vélo, on doit pouvoir faire mieux en matière d'aménagement cyclable. La Wallonie a pris énormément de retard que mes collègues

Pour les travailleurs, les abonnements flexibles et adaptés au télétravail arriveront dans le courant du second semestre 2023

”

tentent de résorber. En attendant, on peut travailler sur d'autres leviers comme le code de la route avec les voies centrales qui donnent plus d'espace aux cyclistes.

Et que faire pour redorer le blason du train et des transports en commun ? D'abord, il faut souligner le changement de paradigme à Bruxelles où les trans-

ports en commun sont devenus le mode de déplacement privilégié des travailleurs. Ensuite, oui, on ne peut que constater qu'on n'a pas récupéré tous les travailleurs d'avant-covid. Par contre, on voit une hausse de la fréquentation en heures creuses. On doit donc continuer à adapter l'offre de trains aux nouveaux besoins des utilisateurs. Pour les travailleurs, les abonnements flexibles et adaptés au télétravail arriveront dans le courant du second semestre 2023. Et on travaille sur l'extension des horaires en début et fin de journée au départ et vers les grands centres urbains pour s'adapter aux nouvelles habitudes de travail mais aussi de loisirs. Enfin, on ne doit pas négliger la fiabilité qui peut décourager aux heures de pointe avec le remplacement dans les dix ans de la moitié du matériel roulant et le recrutement de 2.000 travailleurs par an pour faire face aux besoins.

# 5

Cinq kilomètres, c'est le seuil « psychologique » au-delà duquel le vélo est progressivement abandonné au profit des autres moyens de transport. A noter que la voiture reste privilégiée pour des trajets jusqu'à 50 km. Au-delà, l'utilisation des transports en commun commence à faire valoir son intérêt.

S.DX

## Méthodologie

Reportée d'une année en raison de la crise sanitaire, l'enquête, obligatoire pour les entreprises de plus de 100 travailleurs, a été menée, pour la récolte de données de juillet à décembre 2021. Les résultats concernent 1,6 million de travailleurs en Belgique mais ne peuvent pas pour autant être extrapolés à l'ensemble des travailleurs car les grandes entreprises ne sont pas forcément représentatives de l'ensemble des entreprises en Belgique. A noter qu'à Bruxelles, les données ont été recueillies avant l'instauration du plan Good Move qui devrait avoir une influence sur les déplacements des travailleurs dans la capitale dans les années à venir. S.DX