

De manière générale, un plan de transport d'entreprise (également appelé plan de déplacement ou plan de mobilité) se compose d'une combinaison de plusieurs mesures particulières prises au niveau d'une entreprise ou d'un groupe d'entreprises en vue de promouvoir une gestion durable de tous les déplacements liés à l'activité de cette (ou de ces) entreprise(s). Il s'adresse à différents types de déplacements : en priorité, les déplacements domicile-travail, mais aussi, les déplacements d'affaires des employés, les déplacements des visiteurs et des fournisseurs. La majorité des plans de transport réalisés jusqu'à présent en Europe concernent essentiellement les déplacements du personnel (trajets domicile-travail et trajets professionnels) ; quelques-uns s'adressent aussi aux visiteurs mais peu se soucient de la livraison des marchandises.

Chapitre 4



Réaliser des plans de transport d'entreprises⁵

L'objectif des plans de transport consacrés au personnel est de diminuer l'autosolisme (c'est-à-dire le fait de se déplacer seul en voiture particulière) et de favoriser le transfert vers d'autres modes de déplacement, y compris vers le covoiturage. Pour atteindre cet objectif, l'entreprise étudie et met en oeuvre un ensemble de mesures, notamment :

- la promotion des transports publics (via par exemple, la mise à disposition d'informations concernant les horaires et la durée des trajets ou une meilleure adéquation des horaires aux besoins des employés) ;
- l'organisation du covoiturage (via la formation d'équipes de covoitureurs par l'intermédiaire d'une banque de données éventuellement informatisée) ;



Dessin : Renate Alf

- l'organisation d'un transport d'entreprise (via un bus d'entreprise) ;
- la promotion du vélo (via la mise à disposition de vélos de société, la construction d'abris pour vélos sécurisés, de vestiaires et de douches) ;
- l'organisation des déplacements professionnels (via la mise à disposition d'un vélo de service pour les déplacements professionnels à courte distance, d'une voiture de service ou de location pour les déplacements d'affaires).

⁵ Véronique Boniver – ULg - LEPUR

POURQUOI S'INTERESSER AUX DEPLACEMENTS VERS LE LIEU DE TRAVAIL ?

Réaliser un plan de transport d'entreprise semble être *a priori* une mesure intéressante en vue d'un développement plus favorable à l'environnement :

- les déplacements domicile-travail représentent une part essentielle des kilomètres parcourus : en Belgique, pour un jour ouvrable scolaire, ces déplacements (aller-retour) représentent environ 46% des distances parcourues (Hubert et Toint, 2002) ;
- les déplacements domicile-travail sont en croissance : les distances moyennes vers le travail pour les résidents de Wallonie sont ainsi passées de 16 à 23 kilomètres entre 1981 et 1999, soit une augmentation de 43% ;
- ces déplacements s'effectuent pour l'essentiel durant les heures de pointe quand les pics de pollution sont les plus importants : une voiture à essence émet ainsi 1440 g de CO₂ par km dans les bouchons contre 430 g dans le cas d'une circulation urbaine lente et 170 g dans le cas d'une circulation urbaine fluide (MIES, 1999) ;
- les déplacements domicile-travail sont réguliers et dès lors plus faciles à gérer que les autres types de déplacements ;
- le taux d'occupation des voitures est relativement faible en Belgique (1,4 en Wallonie durant un jour ouvrable selon Hubert et Toint, 2002) : l'extension du covoiturage est donc tout à fait possible, en particulier pour les déplacements domicile-travail dans le cadre d'un plan de transport.

QUELS SONT LES COUTS ET LES AVANTAGES D'UN PLAN DE TRANSPORT ?

Les mesures liées à la réalisation d'un plan de transport représentent un certain coût pour l'employeur. Ce coût diffère cependant selon le type de mesure envisagée. De manière générale, on peut dire que les coûts liés à la réalisation d'un plan de transport sont de trois ordres :

- l'investissement initial nécessaire (par exemple pour la construction de hangars pour vélos, l'achat du logiciel de covoiturage ou d'un bus d'entreprise) ;
- les coûts en personnel détaché pour la mise en œuvre et le suivi du plan (ou éventuellement les frais de recours à un bureau spécialisé) ;
- les coûts du transport lui-même (remboursement des abonnements, indemnités des cyclistes, coûts d'exploitation du bus d'entreprise).

A titre indicatif, on peut mentionner les budgets qui ont permis la mise en place de plans de transport réalisés récemment en Belgique. Le budget du Centre hospitalier régional de Namur est de l'ordre de 60 000 € (htva). De son côté, le Port de Bruxelles a investi, lors de la première année de mise en service de son plan, un montant de 40 000 € auxquels il faut ajouter un montant récurrent de 11 000 € par an⁶. L'Union des Villes et Communes de Wallonie a également prévu, pour la mise en œuvre de son plan, un budget de l'ordre de 40 000 €, dont près de la moitié servira au remboursement à 100% des transports en commun.

⁶ Ce budget tient compte des investissements initiaux (notamment l'achat de vélos et l'installation de vestiaires), des frais récurrents (notamment l'octroi d'une prime de mobilité ou d'une indemnité pour les cyclistes), ainsi que des bénéfices éventuels (notamment l'économie d'abonnements STIB).

Mais la mesure présente également de nombreux avantages, tant pour l'entreprise que pour les travailleurs, et de manière générale pour l'ensemble de la collectivité.

Parmi les avantages pour l'entreprise, citons notamment :

- la diminution des frais de parking (aménagement ou location) ;
- la réduction des coûts liés à la baisse de la productivité suite au stress de la circulation ;
- la diminution des indemnités de déplacement ;
- la diminution des frais de véhicules de société ;
- la réduction des coûts liés aux accidents de la route sur le chemin du travail et des frais de remplacement des travailleurs en incapacité de travail.

Comme autres avantages, le plan de transport aura vraisemblablement des répercussions positives :

- sur l'image de marque de l'entreprise (se soucier des problèmes de mobilité des travailleurs et par conséquent des problèmes d'environnement est de nos jours fortement apprécié) ;
- sur l'organisation interne (ponctualité des travailleurs, esprit d'équipe, convivialité) et externe (meilleure accessibilité au site) de l'entreprise.

Le personnel de l'entreprise peut aussi retirer des avantages du plan de transport car :

- il est moins stressé puisqu'il n'est plus soumis aux embouteillages ;
- il réalise des économies importantes, la deuxième voiture du ménage devenant dans certains cas superflue ;
- il a la possibilité de rentabiliser le temps passé dans les transports collectifs (pour lire ou nouer des contacts) ;
- les effets sur sa santé sont positifs (meilleure forme physique s'il utilise le vélo pour se rendre au travail, sécurité accrue s'il utilise des modes de déplacements collectifs) ;
- il peut gagner du temps.

En réduisant la pollution sonore et atmosphérique ainsi que la consommation d'énergie, la généralisation des plans de transport aurait des conséquences positives sur l'environnement et la qualité de vie de l'ensemble de la collectivité.

QUELLE EFFICACITÉ DANS UNE PERSPECTIVE DE DEVELOPPEMENT DURABLE ?

L'efficacité des plans de transport peut être évaluée à deux niveaux : sur la base de la diminution des déplacements en voiture au niveau d'un site ou en termes de réduction des émissions de CO₂ au niveau de l'ensemble du réseau.

Impacts sur les déplacements en voiture au niveau d'un site

Le résultat dépendant largement de la situation spécifique de l'entreprise, il est difficile de chiffrer avec précision l'effet de l'ensemble des mesures qui composent un plan de transport. Les mesures peuvent par ailleurs se renforcer mutuellement et au fil du temps. La réalisation d'un plan de transport est en effet un processus cyclique : si l'évaluation est positive et démontre la nécessité de prendre des actions complémentaires, le plan sera revu et amélioré. En conséquence, des premiers résultats très minimes peuvent devenir plus importants à force de suivi et d'amélioration du plan.

On trouve néanmoins dans la littérature des analyses réalisées aux Pays-Bas et au Royaume-Uni (CEMT, 2002) qui fournissent des évaluations chiffrées sur les impacts des plans de transport au niveau d'un site.

Aux Pays-Bas, les estimations indiquent que l'utilisation de la voiture dans les entreprises disposant d'un plan de transport diminue de 5 à 8% pour un plan peu coûteux ne prévoyant que des mesures de base ; de 8 à 10% pour un plan comportant les éléments essentiels et d'autres mesures plus coûteuses (notamment un service d'autobus supplémentaires et des tarifs réduits) ; de 10 à 15% pour un plan qui inclut, outre les mesures ci-avant, des mesures de dissuasion de l'usage de l'automobile (par exemple le stationnement payant).

Au Royaume-Uni, un rapport d'évaluation sur les plans de transport de l'Institut des transports de l'Université Napier avance de son côté les chiffres suivants : aucun résultat si le plan repose exclusivement sur le marketing et la promotion ; réduction de 3 à 5% des déplacements domicile-travail en voiture si le plan comporte des mesures concernant le covoiturage et le vélo ; réduction de près de 10% si on envisage en plus de fortes réductions de tarifs sur les transports en commun ; réduction de 15 à 30% si, en plus des mesures précédentes, on prend des mesures dissuasives pour les automobilistes.

Impacts sur les émissions de CO₂ au niveau de l'ensemble du réseau

Les impacts des plans de transport sur les émissions de CO₂ peuvent être évalués sur la base d'un modèle et d'une série d'hypothèses, en particulier au sujet du nombre de travailleurs concernés et de l'impact supposé sur la mobilité-voiture.

Une collaboration entre la CPDT et ECONOTEC a permis de chiffrer l'impact de l'introduction des plans de transport en Wallonie sur les émissions de CO₂. Sur la base des statistiques de l'ONSS⁷, on peut estimer que 285 566 travailleurs⁸ pourraient être concernés en Wallonie et cette hypothèse de travail a été introduite par ECONOTEC dans le modèle EPM. A l'horizon 2010, et par rapport au dernier scénario de référence défini par ECONOTEC⁹, on obtient une réduction d'émissions de CO₂ relativement faible (moins de 0,5%)¹⁰.

⁷ Employeurs et travailleurs assujettis à la sécurité sociale au 30 juin 2001.

⁸ Cette estimation résulte des hypothèses suivantes : toutes les administrations wallonnes réalisent un plan de transport et 50% des entreprises de Wallonie (secteur public, secteur privé, secteur de l'enseignement) de plus de 100 personnes font de même.

⁹ Précisons que ce scénario de référence tient déjà compte des mesures techniques de réduction d'émissions pour respecter les normes EURO I à EURO IV ainsi que des accords entre la Commission européenne et les différents constructeurs automobiles. Dans sa dernière version, ce scénario a par ailleurs été amélioré pour tenir compte des nouvelles perspectives de croissance retenues par STRATEC (2003) dans l'étude sur l'élaboration d'un schéma logistique wallon et a été ajusté par ECONOTEC pour tenir compte des données du bilan énergétique wallon (jusqu'en 2000).

¹⁰ La réduction obtenue varie de 0,15% (dans l'hypothèse minimaliste d'une diminution de 3 à 5% des déplacements domicile-travail en voiture) à 0,46% (dans l'hypothèse maximaliste d'une diminution de 15% des déplacements domicile-travail en voiture). En d'autres termes, cette mesure se traduirait pour une augmentation d'émissions de CO₂ variant de 47,54% à 47,85%, au lieu d'une augmentation de 48%, comme le prévoit le scénario de référence.

Mais si les impacts chiffrés au niveau du réseau sont faibles, les plans de transport devraient malgré tout jouer un rôle important, notamment en favorisant une prise de conscience et en modifiant des habitudes qui peuvent aussi influencer les autres sphères de vie des employés.

Rappelons que les déplacements domicile-travail, sur lesquels portent en priorité les plans de transport, ont un caractère structurant et régulier dans le temps et l'espace, ce qui devrait rendre l'organisation d'alternatives plus aisée que pour des trajets irréguliers, comme ceux de loisirs. La mesure apparaît donc intéressante et pourrait être retenue par la Région wallonne dans une perspective de développement territorial visant à limiter l'émission de gaz à effet de serre. Précisons qu'elle est déjà reprise explicitement dans le Plan Air ainsi que parmi les objectifs opérationnels du CAWA ⁽¹¹⁾. Ce dernier prévoit en effet « la conclusion de plans de transport d'entreprise (ou de zonings) et d'administration, notamment dans au moins 50% des implantations des administrations régionales occupant au minimum 50 personnes ».

COMMENT S'Y PRENDRE ?

Il n'existe pas de plan prêt à l'emploi qui puisse être directement appliqué à n'importe quelle entreprise. Chaque plan de transport est un travail sur mesure. Sur la base des expériences réussies, on préconise cependant de suivre les étapes suivantes :

- fixer clairement les objectifs à atteindre avec l'aide du responsable mobilité et la participation de tous ;
- établir un diagnostic : déterminer le profil de mobilité de l'entreprise (tous les besoins de l'entreprise en matière de déplacements) et le profil d'accessibilité (les différentes possibilités offertes pour atteindre le site de l'entreprise) ;
- sur la base du diagnostic, choisir un ensemble équilibré de mesures : parmi celles-ci, on distingue celles que l'entreprise peut prendre seule et celles qui nécessitent l'implication d'au moins un partenaire (commune, autorités publiques, sociétés de transport en commun, riverains, entreprises voisines, chambres de commerce et d'industrie, ...) ;
- réaliser et promouvoir le plan ;
- assurer le suivi et évaluer régulièrement les retombées des mesures en termes de transfert modal.

Une démarche progressive est possible et chaque entreprise peut développer son propre plan à son rythme.

Parmi les différents plans réalisés en Belgique, certains sont des plans complets qui résultent souvent d'un marché octroyé à un bureau d'étude et constituent des projets-pilote ; d'autres sont initiés par l'entreprise elle-même. C'est en Flandre qu'ils sont les plus nombreux : plusieurs projets-pilote y ont été lancés dès 1991 et, plus récemment (2000-2001), on compte plusieurs initiatives d'entreprises, y compris dans les parcs d'activités. En Wallonie, la démarche est plus récente et on dénombre actuellement trois plans de transport d'entreprise : deux projets-pilote à Namur (celui du ministère wallon de l'équipement et des transports en 1997-1998 et celui du centre hospitalier régional de Namur en 2001, qui rencontre un certain succès) et une initiative prise récemment

¹¹ CAWA = Contrat d'Avenir de la Wallonie actualisé.

par l'Union des Villes et Communes de Wallonie dans le cadre de son déménagement de Bruxelles à Namur en août 2003. Cette initiative devrait servir d'exemple pour les communes wallonnes.



Cliché : J.L. Toussaint -CHRN

RECOMMANDATIONS PRATIQUES EN VUE DE LA PRISE DE CETTE MESURE EN WALLONIE

Rendre la mesure obligatoire pour certaines implantations

La question de rendre les plans de transport obligatoires a souvent été débattue. Si l'on se penche sur le cas des Pays-Bas, souvent cité en exemple en raison d'une politique active menée depuis une dizaine d'années, il apparaît que le taux de participation volontaire des entreprises est faible (de l'ordre de 8% parmi les entreprises de plus de 50 personnes) et l'ampleur des mesures mise en place limitée.

Ces observations conduisent certains à envisager de rendre cette mesure obligatoire mais cela se heurte à de nombreuses oppositions, en particulier en Wallonie.

Une solution intermédiaire serait de restreindre cette obligation aux nouvelles implantations de taille importante pour ainsi favoriser de nouveaux comportements de déplacements dès l'origine. C'est l'approche adoptée notamment par le Royaume-Uni qui associe plan de transport et politique d'aménagement du territoire. En Wallonie, une démarche progressive, intégrée par exemple dans le permis d'environnement, pourrait être envisagée.

L'analyse des facteurs influençant la mise en place d'un plan de transport d'entreprise suggère de commencer par cibler les grandes entreprises qui font face à des problèmes d'accessibilité (congestion aux abords du site ou problèmes de stationnement), qui ont l'intention de s'étendre ou qui prévoient de déménager.

L'existence d'alternatives à la voiture à proximité du site influence également la mise en place et la réussite des plans de transport d'entreprise. Il est donc intéressant de mettre la priorité sur les entreprises localisées dans les zones où les transports publics sont bien développés mais où leur utilisation est encore faible.

Travailler avec les entreprises

Pour favoriser l'acceptabilité et la réalisation de plans de transport d'entreprise, les pouvoirs publics doivent tenir compte des facteurs d'influence positifs et des barrières à la mise en place de tels plans. Une analyse des logiques comportementales permet de mettre en évidence une série d'enseignements.

Sensibiliser et informer

Plusieurs recherches suggèrent que les entreprises connaissent insuffisamment les plans de transport d'entreprise et sont freinées par l'incertitude des résultats. On observe par ailleurs que les entreprises doivent se sentir responsables des déplacements de leurs employés avant de lancer une telle démarche. Il est donc nécessaire de les sensibiliser et de les informer au sujet des avantages des plans de transport, en termes d'image ou de productivité des employés. Et, comme le suggère l'exemple néerlandais, les efforts doivent être consentis dans la durée.

La diffusion de « bonnes pratiques » sous forme de guides ou par le biais d'un accompagnement constitue une voie intéressante. Il importe donc de faire connaître à un large public les guides pratiques déjà réalisés¹².

En Wallonie, on pourrait évaluer et accroître le degré de connaissance, dans la continuité de la démarche initiée par le chapitre XI de la loi-programme du 8 avril 2003¹³ relatif à la collecte de données concernant les déplacements des travailleurs entre le domicile et le lieu de travail. Selon l'arrêté d'exécution pris récemment¹⁴, les employeurs occupant au moins 100 personnes devront établir un diagnostic des déplacements domicile-travail vers leur siège principal ainsi que pour chacun de leur site comprenant au moins 30 travailleurs. Cette obligation de diagnostic - initialement prévue pour 2004 mais reportée en 2006¹⁵ - est une première étape en vue de la réalisation d'un plan de transport. Les pouvoirs publics pourraient intervenir dans un second temps pour inciter certaines entreprises à se lancer dans la démarche.

¹² Citons le CD-Rom interactif Toolbox (www.mobilitymanagement.be) qui s'adresse plus particulièrement aux petites entreprises, le guide de l'IBGE (www.ibgebim.be/ENTREPRISES/PLANSDEPLACEMENT/manuel.htm), le site « Plan de Déplacements d'entreprise » réalisé par Agora dans le cadre d'un programme de promotion lancé conjointement par la Chambre de commerce et d'industrie de Bruxelles et l'Union des Entreprises bruxelloises (www.hobmobility.irisnet.be) et la plaquette de présentation et de sensibilisation réalisée par l'Union wallonne des entreprises en septembre 2003.

¹³ MB du 17 avril 2003

¹⁴ AR du 16 mai 2003 paru au MB du 5 juin 2003

¹⁵ Le 25 novembre 2003, l'échéancier de cette mesure a été modifié (MB du 31 décembre 2003) : le premier diagnostic concernera la situation au 30 juin 2005 (au lieu du 30 juin 2004 prévu initialement) et les données seront transmises le 30 avril 2006 (au lieu du 31 décembre 2004).

Inciter et accompagner

L'exemple donné par les autorités publiques est également une voie à suivre. En particulier, l'initiative prise récemment par l'Union des Villes et Communes de Wallonie devrait inciter toutes les communes de la région à réaliser des plans de transport. De plus, cette mesure « par l'exemple » est, selon certains, la seule façon d'assurer la participation du secteur privé.

Parmi les barrières à la mise en place d'un plan de transport, les entreprises mentionnent souvent les ressources financières et humaines nécessaires. Il est donc important de fournir des outils administratifs simples aux employeurs désireux de gérer la mobilité de leur personnel. Les pouvoirs publics pourraient ainsi envisager :

- l'organisation d'un partenariat pour soutenir les entreprises qui désirent se lancer dans la démarche. C'est notamment le cas en France dans l'agglomération de Lyon où un dispositif de soutien a été formalisé récemment dans une convention signée avec l'ADEME (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie) ;
- le financement d'un service de conseil sur site, comme c'est le cas au Royaume-Uni depuis 1999 ;
- des mesures fiscales incitatives comme la déductibilité des frais de mise en place d'un plan de transport et l'exonération fiscale des dépenses engagées par l'employeur en faveur des modes durables.

Les autorités publiques peuvent également favoriser la coordination entre entreprises voisines pour que les perspectives de résultats soient plus encourageantes et pour faciliter les négociations avec les opérateurs de transport. La charte de partenariat de juin 2002 entre la Région wallonne et le CESRW va dans ce sens puisqu'elle vise à initier la réalisation de plans de transport dans 25% des zones d'activités économiques d'ici fin 2004. De manière plus concrète, la cellule syndicale de mobilité de la CSC a lancé, en février 2003, trois projets de plans de transport dans des parcs d'activités : le premier dans les zonings des Isnes, de la Sauvenière et de Sombrefe (dans la région de Gembloux), un second dans le zoning d'Heppignies et un troisième dans celui de Soignies.

Il serait également intéressant de mettre en contact les entreprises visées avec les trois cellules mobilité créées à la SNCB (celle de Bruxelles ou une des deux antennes locales de Liège et Charleroi). En collaboration avec la STIB (à Bruxelles) et les TEC (en Wallonie), ces cellules ont en effet pour objectif de procurer des informations « sur mesure » aux entreprises ou institutions qui le souhaitent, et notamment les meilleures solutions en transport en commun pour les déplacements domicile-travail. En particulier, une formule récente permet aux employés de ne payer que leur quote-part lors du renouvellement de leur abonnement (carte train simple ou combinée avec un parcours TEC). La part patronale est directement facturée à l'employeur par la SNCB, ce qui présente des avantages à la fois pour le travailleur (qui débourse moins) et pour l'employeur (qui a moins de démarches administratives à effectuer).

Favoriser le transfert modal des employés

En prenant des mesures incitatives...

Une fois l'entreprise décidée et après avoir analysé plus en détails les besoins des employés, il s'agit de mettre l'accent sur la création de nouveaux services, comme la

réservation de places de parking pour les covoitureurs, la garantie du retour à domicile en cas d'imprévu ou encore l'offre de services sur le lieu de travail pour éviter les chaînes de déplacements qui favorisent le recours à la voiture.

Une autre mesure à encourager est de faciliter l'échange de personnel de qualification équivalente entre différents sièges d'exploitation d'une entreprise ou entre administrations afin de rapprocher les travailleurs de leur domicile et de raccourcir ainsi les distances parcourues. Les bourses à l'emploi organisées en Allemagne représentent des exemples à suivre. Certaines formes de télétravail peuvent aussi contribuer à la gestion de la mobilité des employés.

On peut également envisager d'indemniser les employés qui utilisent un mode durable pour se rendre au travail. Certaines entreprises ont ainsi mis en place des indemnités financières, fixes ou variables, ou l'octroi de jours de congés supplémentaires.

...mais aussi des mesures dissuasives

Pour être efficaces en termes de transfert modal, ces mesures incitatives devront s'accompagner de mesures dissuasives à l'encontre de la voiture. On sait en effet que la gratuité du parking et la disponibilité d'une voiture de société influencent fortement le choix modal des employés en faveur de la voiture. Des mesures visant à restreindre les avantages « extra-légaux » liés aux voitures de société et au carburant, et des mesures de restriction ou de tarification du stationnement sur le lieu de travail sont donc également à prévoir.

Ces mesures dissuasives sont cependant impopulaires et souvent considérées comme inacceptables. Pour rendre ces mesures plus acceptables, on pourrait donc envisager :

- de proposer, comme alternatives aux voitures de société, d'autres avantages extra-salariaux (par exemple, la prise en charge de frais de logement, de crèche, d'entretien de la maison, d'activités de temps libre ou de vacances) ;
- de moduler les quotas ou les frais de stationnement selon le revenu, la distance des déplacements, la possibilité de se rendre au travail en transport public ou encore selon les responsabilités familiales. De plus, si on affecte l'argent éventuellement perçu à l'amélioration des modes alternatifs à la voiture, cette mesure sera mieux acceptée.

Des plans de transport scolaire pour augmenter l'efficacité de la mesure

Promouvoir les plans de transport scolaire est une mesure d'accompagnement à encourager simultanément car elle pourrait favoriser la réalisation des plans de transport d'entreprise et donc accroître leur efficacité. En effet, conduire les enfants à l'école représente pour un grand nombre de parents une contrainte qui les empêche de choisir un mode de déplacement durable pour se rendre à leur travail et donc constitue un réel obstacle à la réussite d'un plan de transport. Par ailleurs, le potentiel d'élèves susceptibles d'être concernés par cette mesure est particulièrement élevé : près de la moitié des enfants sont conduits à l'école en voiture en Wallonie alors que cette part est nettement moins importante dans les deux autres régions (28%).

Compte tenu de cet important potentiel de transfert modal, la réalisation de plans de transport scolaire est une mesure intéressante en soi, indépendamment de la réalisation des plans de transport d'entreprise. Elle est par ailleurs tout à fait réalisable en Wallonie. On en veut pour preuve les expériences-pilotes menées avec succès au cours de



Source : Les Manuels du MET, Région wallonne.

l'année scolaire 2001-2002 dans dix écoles wallonnes de l'enseignement primaire et secondaire. Durant l'année 2003, d'autres plans de transport scolaire ont été financés par la Région : celui de Chimay (établi à l'initiative de la ville) ainsi que ceux de Jambes, Nandrin, Visé, Durbuy, Jemeppe-sur-Sambre, Châtelet, Estinnes et Incourt. Ces neuf plans concernent 44 écoles wallonnes et sont toujours en cours de réalisation. Par ailleurs, le nouveau décret wallon sur la mobilité scolaire (voté le 31 mars 2004) offre désormais un cadre pour l'élaboration et la mise en œuvre des plans de déplacements scolaires et représente un réel incitant pour la réalisation de ce nouvel outil.

Pour augmenter l'efficacité de ces plans scolaires, différentes mesures d'accompagnement pourraient être prises au niveau communal, en particulier l'aménagement des infrastructures aux abords des écoles en faveur des modes lents ou en vue de limiter la vitesse des voitures (zones 30 ou casse-vitesse). Ces mesures pourraient éventuellement être financées par la Région wallonne, en particulier dans le cadre du budget de 5 millions d'euros prévus pour l'aménagement de 200 abords d'école, d'ici 2004 (Manuel du MET, 2002, n°6, fiche 2).