

# Mobilité de base et emploi en Belgique

(Bart Desmedt, Traject)

Bien que s'inscrivant dans une tradition qui a entre autres provoqué la naissance des "centrales des personnes à mobilité réduite" (centrales de covoiturage avec des chauffeurs volontaires) opérés par les centres publics d'aide sociale, la relation entre mobilité et exclusion sociale est vraiment à l'ordre du jour en Belgique depuis quelques années.

L'importance du thème est illustrée en premier lieu par des initiatives publiques, dont probablement la plus parlante est l'introduction par décret, dans le nord du pays, de la "Mobilité de Base", c'est-à-dire le droit pour chaque habitant de disposer d'un service de transports en commun minimal. D'autres initiatives publiques existent, en Flandre et au niveau fédéral, telles que l'introduction de transports en commun gratuits, de façon générale pour les personnes âgées et les enfants jusqu'à 6 ans. En Wallonie, ont été tentées des expériences avec le « car sharing » et la mise à disposition d'autobus publics dans le cadre d'une politique sociale de mobilité.

De nombreuses études et des projets pilotes en nombre conséquent, initiés par des instances publiques et le secteur de l'emploi (et dernièrement aussi le secteur culturel), illustrent également le fait que la mobilité n'est pas qu'une question de fluidité du trafic ou d'émissions polluantes.

## Cadre: compétences en matière de circulation et mobilité en Belgique

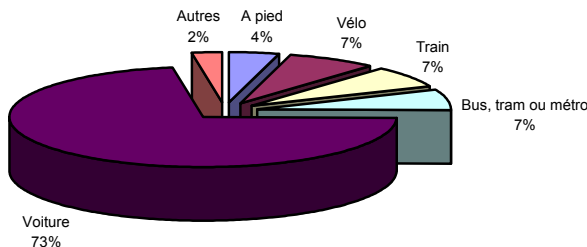
En Belgique, la plupart des compétences en matière de mobilité et de transports ont été régionalisées. Les Régions flamande (Flandre), bruxelloise (Région de Bruxelles-Capitale) et wallonne (Wallonie) sont compétentes pour l'aménagement du territoire, les travaux publics, la gestion de la circulation et la mobilité, l'application du code de la Route, l'infrastructure routière, les transports publics. Certaines de ces compétences régionales sont partagées avec les communes.

Chaque Région gère sa propre société de transports publics (De Lijn en Flandre, la STIB à Bruxelles, les TEC en Wallonie); ces 3 transporteurs publics ont toujours un monopole sur le marché des transports réguliers.

Les compétences du niveau fédéral (l'Etat belge) se limitent essentiellement au cadre légal (code de la Route, réglementation du travail, assurances, fiscalité,...) et à la gestion de la Société Nationale des Chemins de fer Belges.

## Données de base et résultats de quelques études en matière de mobilité et emploi

En Belgique, comme dans tous les pays occidentaux, la voiture est de loin le moyen de transport le plus important dans les déplacements domicile-travail, (73%). Cette répartition modale est responsable pour une grande partie des problèmes de circulation croissants dont surtout la partie nord du pays est victime: problèmes de congestion aux heures de pointe, effets du trafic automobile sur l'environnement. C'est la raison pour laquelle les Régions flamande et bruxelloise ont développé déjà au début des années 1990 une politique de gestion de la mobilité des entreprises ou de plans de déplacements d'entreprises.



Répartition modale, déplacements domicile-travail, Institut national de Statistique, 1999

Au début, ces politiques avaient surtout comme motivation de diminuer la part de la voiture dans les déplacements, et de stimuler les transports en commun, le covoiturage et le vélo, pour des raisons de fluidité du trafic et de protection de l'environnement. Ces dernières années, une nouvelle motivation s'est ajoutée, celle de l'accès à l'emploi. En effet, l'omniprésence de la voiture pourrait faire oublier qu'en Belgique, une famille sur 5 ne dispose toujours pas d'une voiture et que seulement 40% des familles disposent de deux voitures. C'est-à-dire que, là où il n'y a pas d'alternatives à la voiture, une partie non négligeable de la population pourrait se trouver en difficulté pour avoir accès à certains emplois.

Un grand nombre d'emplois est relativement bien accessible en transports en commun (des fonctions dans l'administration ou les services, situées essentiellement dans les grandes villes), mais surtout les emplois de production se situent dans des zones d'entreprises mal desservies par les transports en commun. La Région flamande soutient déjà depuis le début des années 1990 les plans de mobilité pour les zones d'entreprise. Des études faites dans ce cadre montrent que la majorité des employés travaillant dans ces zones est recrutée dans un rayon de 20 km autour de l'entreprise. Il y a là un marché potentiel pour les transports en commun régionaux et pour le vélo. Mais aussi bien la desserte en transports publics que l'infrastructure cyclable font souvent défaut dans les zones concernées.

## Bart Desmedt, Traject

Ce problème d'offre de transports est démontré aussi par une enquête faite récemment (2001) par la Chambre de Commerce de la province de Flandre-Orientale (Gand) auprès de 75 agences intérimaires. Toutes les agences mentionnent la mobilité comme un des problèmes les plus importants pour placer les intérimaires. Pour 69 agences, c'est même le problème le plus important. Quand on demandait quelles zones industrielles posaient des problèmes d'accessibilité, toutes les zones de la Province étaient mentionnées. Cette même situation se rencontre dans toutes les Provinces de Flandre. En effet, les bureaux d'intérim sont souvent menés à transporter eux-mêmes les travailleurs à leur employeur.

Une autre étude, exécutée par l'office flamand de l'emploi VDAB en 2000, démontrait que la plupart des centres de formation de chercheurs d'emploi, situés d'ailleurs très souvent dans les zones d'entreprises dont il est question ci-dessus, étaient très difficilement accessibles en transports en commun. Plus ou moins 10% des demandeurs d'emploi qui ne répondent pas à une invitation pour une formation indiquent la mobilité comme raison de leur refus.

Pourtant, selon une étude récente sur la relation entre le marché de l'emploi et la mobilité en Flandre, la problématique ne se limite pas à la seule question de l'offre de transports ou d'infrastructure cyclable. L'étude, exécutée pour le Ministère de la Région flamande en 2000, comprenait entre autres une inventarisation globale de l'accessibilité de zones d'emploi et de zones d'habitation en Flandre. Cet inventaire était comparé à la distribution géographique des problèmes sur le marché de l'emploi (zones à chômage élevé et zones avec un manque de demande d'emplois).

L'étude confirmait la problématique de l'accessibilité des zones industrielles « en province », mais ne pouvait pas démontrer un lien direct, quantitatif entre la distribution géographique de problèmes sur le marché du travail et le degré d'accessibilité des zones d'emploi. Le volet qualitatif de l'étude (sur base d'interviews), par contre, menait à conclure que les problèmes de mobilité - définis ici comme problèmes d'accessibilité et de congestion -, influencent moins le marché du travail en soi que le comportement humain sur ce marché. Les flamands actifs ont, par exemple, de plus en plus tendance à adapter leurs horaires de travail aux heures de congestion sur les routes. Beaucoup d'employés (surtout féminins) préfèrent travailler à temps partiel pour éviter des problèmes de mobilité et s'excluent ainsi partiellement du marché du travail. On constate aussi que les problèmes de mobilité influencent la durée du chômage, surtout chez les chercheurs d'emplois féminins.

Les problèmes de mobilité changent donc les comportements sur le marché du travail, mais les conséquences de ce phénomène sont subies autre part, notamment au niveau de la vie familiale. Chaque famille se trouve devant deux options. Ou bien on travaille à deux, et on perd en qualité de vie: les enfants qui restent plus longtemps en garderie, moins de temps libre pour des activités non liées au travail, moins de disponibilité pour la vie familiale.... Ou bien on subit une perte de revenus parce qu'un membre de la famille s'exclue (partiellement) du marché de travail.

L'étude conclut que l'autorité publique, le secteur de l'emploi et les entreprises doivent tous prendre leurs responsabilités dans cette matière. Les recommandations les plus importantes sont:

- localisation des entreprises à des endroits mieux accessibles en transports en commun et/ou plus proches des zones d'habitation des demandeurs d'emplois;
- stimuler les entreprises à développer et à promouvoir la mobilité collective, le télétravail, mais aussi à former et à recruter des demandeurs d'emploi habitant dans les environs;
- orienter la politique de développement de l'offre de transports vers les zones avec un taux de chômage élevé, les centres de formation, ...;
- la diminution du coût du transport pour les bas revenus.

## La mobilité de base en Flandre

Dans ce même ordre d'idées, la Région flamande vient d'introduire, par décret, le droit social à une mobilité de base. Ce droit garantit à chaque habitant de la Région une desserte minimale en transports réguliers. Bien que les arrêtés d'exécution n'aient pas encore été votés, la société régionale de transports publics « De Lijn » est actuellement en train de mettre en œuvre cette mobilité de base.

La mobilité de base a deux fonctions principales :

1. Une fonction sociale : offrir de la mobilité à ceux qui ne peuvent ou ne veulent<sup>1</sup> pas utiliser une voiture, pour qu'ils puissent participer à la vie sociale, c'est-à-dire avoir accès à l'enseignement, à l'emploi, et à la vie culturelle. Sont mentionnés explicitement comme groupes cibles: les jeunes, les personnes âgées.
2. Une fonction sociétale: offrir une alternative à la voiture, pour ainsi contribuer à résoudre des problèmes de congestion et d'accessibilité

Bien sûr, en introduisant ce droit, il fallait bien déterminer les critères d'exécution. Il y a des limites spatiales et des limites temporelles :

1. Limites spatiales
  - La mobilité de base se limite à la desserte de zones d'habitation. Il n'y a pas de garanties quant aux destinations du déplacement ;
  - L'importance de l'offre (fréquences et distance aux arrêts) augmente en fonction du caractère urbain de la zone (voir tableau ci-après)
2. Limites temporelles:
  - Le week-end, la mobilité de base fonctionne seulement entre 8 et 23h, les jours ouvrables seulement entre 6h et 21h
  - la desserte est seulement systématique aux heures de pointe. Pendant les heures creuses, les services peuvent être sur demande.

---

<sup>1</sup> Le citoyen flamand acquiert donc le droit de ne pas devoir s'acheter une voiture !

## Bart Desmedt, Traject

		Zone urbaine	Zone suburbaine ou ville de taille moyenne	Zone rurale
<b>Nombre de services par heure, jours ouvrables</b>	<b>Pointe = entre 6-9 et 16-19h</b>	min 4; temps d'attente max 20 minutes	min 3; temps d'attente max 30 minutes	min 2; temps d'attente max 40 minutes
	<b>Heures creuses entre 9-16 et 19-21 h</b>	min 3; temps d'attente max 30 minutes	min 2; temps d'attente max 40 minutes	min 1; temps d'attente max 75 minutes
	<b>Mercredi entre 11.45 et 13.45 h</b>	min 4; temps d'attente max 20 minutes	min 3; temps d'attente max 30 minutes	min 2; temps d'attente max 40 minutes
<b>Nombre de services par heure, pendant le weekend</b>		min 2; temps d'attente max 40 minutes	min 1; temps d'attente max 75 minutes	min 1; temps d'attente max 140 minutes
<b>Distance maximale jusqu'à l'arrêt</b>		500 mètres	650 mètres	750 mètres

Critères de desserte appliqués actuellement en Flandre dans le cadre de la mobilité de base (Min = Minimum)

La société régionale de transports publics « De Lijn » est responsable de la mise en œuvre et de l'exploitation. « De Lijn » doit développer une gestion de réseau qui satisfait aux critères de la mobilité de base, mais qui peut aussi tenir compte d'autres besoins (groupes cibles spécifiques, rentabilité). Elle bénéficie donc d'une grande autonomie qui est seulement délimitée par les principes de la mobilité de base.

Pour la mise en œuvre, De Lijn suit la procédure suivante :

1. Examen des zones d'habitation en fonction des critères établis. Là où le réseau existant ne satisfait pas aux critères, « De Lijn » peut bénéficier de budgets d'exploitation supplémentaires.
2. Adaptations du réseau existant ;  
Dans la pratique, jusque maintenant, on voit apparaître essentiellement des augmentations de l'offre dans les zones rurales, avec beaucoup de services sur demande (telbus) pendant les heures creuses ;
3. Marketing.

Si on peut déjà évaluer la mobilité de base moins d'un an après son introduction, ce sera essentiellement au niveau des principes, car sa mise en œuvre n'est pas encore générale.

Il est incontestable que la mobilité de base aura des effets visibles et appréciés par la population. Déjà maintenant, on voit apparaître partout des services de transports publics dans des zones qui n'étaient pas ou peu desservies antérieurement. Là où la mobilité de base fonctionne, on voit que « De Lijn » attire un grand nombre de nouveaux clients, satisfaits, surtout parmi les jeunes et les personnes âgées.

### **Bart Desmedt, Traject**

Il y a néanmoins un défaut de la mobilité de base flamande qu'il faut signaler dans le cadre de ce séminaire: jusque maintenant elle fonctionne mal au niveau des déplacements domicile-travail et donc de l'accès à l'emploi en général. Puisque la mobilité de base concerne uniquement les zones d'habitation, la desserte des zones industrielles n'est généralement pas garantie. Il n'y a pas non plus de desserte aux heures de pauses des entreprises de production (avant 6h et après 22h), ce qui exclut un grand nombre d'employés et de chercheurs d'emploi. Et finalement, il n'y a aucune garantie de vitesse, alors que toutes les enquêtes menées dans le cadre des plans de déplacements d'entreprise montrent que le manque de vitesse des transports en commun est l'argument le plus important contre leur utilisation dans les déplacements domicile-travail.

Il faudra espérer que, après avoir adapté ses réseaux aux critères de la mobilité de base, la société de transports publics sera menée à perfectionner sa gestion du réseau et à inclure de plus en plus de critères d'efficacité et de rentabilité pour arriver enfin à des réseaux plus adaptés à la population active et les chercheurs d'emploi.

## Interventions sur le prix du transport

Depuis quelques années, les différents gouvernements (fédéral et régionaux) belges et leurs sociétés de transport respectives s'efforcent à diminuer le prix des transports publics, avec les mêmes arguments sociaux (participation à la vie sociale) et sociétaux (fluidité du trafic, environnement) qui motivent la mobilité de base en Flandre. Un aperçu des réductions accordées aux différents groupes cibles (**initiatives récentes en grasses**)

### Train (SNCB)

Gratis:

- **enfants accompagnés de moins de 6 ans;**
- **enfants accompagnés de 6 à 11 ans après 9h;**
- personnes aveugles;
- accompagnants de personnes handicapées.

Réductions sur les billets

- Les **personnes âgées** (+65) bénéficient d'un tarif unique de 2,5 Euro pour chaque déplacement en train les jours ouvrables après 9h et le week-end (retour le même jour);
- Les **chercheurs d'emploi répondant à une offre** (à partir de 2003): tarif unique de 1 Euro;
- Réduction de 50%: familles nombreuses, bénéficiaires d'aides sociales, chômeurs de longue durée;
- Autres groupes spécifiques.

Abonnements avantageux

- Carte train scolaire;
- **Carte B-Campus (étudiants jusqu'à 26 ans).**

### Flandre : bus, tram et métro De Lijn

De Lijn a simplifié en large mesure son système tarifaire en évoluant de plus en plus vers la gratuité des transports. Une des motivations est que la diminution des revenus sera compensée en partie par le nombre plus élevé d'utilisateurs et par la simplification de l'administration. Bien sûr, ces diminutions de prix sont aussi subventionnées de manière importante par l'autorité régionale.

## Bart Desmedt, Traject

Gratis:

- **enfants de moins de 6 ans;**
- **enfants accompagnés de 6-11 ans;**
- **personnes âgées (+ 65 ans)**
- personnes handicapées et leurs accompagnants.

Abonnements avantageux:

- **Buzzy Pas (12 -25 ans):** abonnement pour tout le réseau, 150 Euro/an;
- **Omnipas (25-65 ans):** abonnement pour tout le réseau, 170 (+60 ans) à 190 (25-60 ans) Euro/an.

Si une **entreprise** achète des Omnipas pour tous ses collaborateurs, ces derniers reçoivent un Omnipas supplémentaire pour un autre membre de famille, et De Lijn pourra utiliser les revenus pour améliorer la desserte de l'entreprise.

Les **communes** peuvent obtenir des transports gratuits ou à prix réduits moyennant un prix fixé par habitant ou par membre d'un groupe cible spécifique (système du tiers payant). Depuis l'introduction des transports publics gratuits dans la Ville de Hasselt (Limbourg), il y a de plus en plus de villes et communes qui prennent en considération ce système.

## Bruxelles : bus, tram et métro STIB

Gratis:

- **enfants de moins de 6 ans** accompagnés;
- **enfants de 6-11 ans;**
- **personnes âgées (+ 65 ans; après 9h).**

Abonnements: réductions pour les

- jeunes entre 12-25 ans;
- bénéficiaires d'aides sociales;
- écoliers (avec prix diminuant fort en fonction du nombre d'enfants).

## Wallonie : bus, tram et métro TEC

Gratis:

- **enfants** de moins de 6 ans;
- **personnes âgées (+ 65 ans).**

Abonnements: réductions pour

- Les enfants de 6-25 ans;
- Les personnes âgées entre 60-65 ans;
- Les familles nombreuses.

## Quelques projets spécifiques : en relation avec l'emploi

### Soutien aux demandeurs d'emploi par le VDAB

L'office de l'emploi flamand VDAB (médiateur public en matière d'emploi, également organisateur de formations professionnelles) offre toute une série de produits de transport aux chercheurs d'emploi qui ont des difficultés à rejoindre un employeur ou une formation professionnelle. Il y a une offre de bicyclettes et de vélomoteurs, qu'on peut utiliser gratuitement pour 3 mois. Il y a des abonnements de réseau spéciaux De Lijn (Jobpas) à 12,40 Euro par an, et les chercheurs d'emploi peuvent utiliser le train au tarif unique de 1 Euro par déplacement (voir aussi plus haut). Le VDAB met aussi à disposition une base de données de covoiturage.

Les inscrits qui ont trouvé un emploi mais qui ont des problèmes de déplacements peuvent bénéficier d'une prime mobilité (accordée seulement une fois) de 743 Euro.

### Le bus d'intérim à Ostende

En collaboration avec le secteur intérimaire, l'association sans but lucratif SEO ("Economie sociale Ostende") a mis sur pied en 2001 un projet qui consiste à transporter des travailleurs intérimaires à leur lieu de travail en Flandre-Occidentale avec des minibus de 9 places. Les chauffeurs sont formés par SEO dans le cadre d'un projet de création d'emplois.

Fin 2002, +/- 150 intérimaires sont transportés quotidiennement vers leur employeur. SEO offre ce service à un tarif de 22,50 Euro par heure.

Grâce au succès, le projet sera étendu à toute la Flandre, entre autres vers le Port de Gand où il y a une demande importante de travailleurs intérimaires à cause de la croissance de l'implantation locale de Volvo et de ses fournisseurs.

## La Province du Limbourg

La Province du Limbourg (situé dans l'Est de la Flandre) a le degré de chômage le plus élevé de la Flandre. Cette région est toujours en train de se remettre de la fermeture des mines pendant les années 1980.

La zone industrielle de **Genk-Sud** est le pôle industriel le plus important de la Province, car elle abrite une des plus grandes implantations d'assemblage du monde de Ford, employant environ 9000 travailleurs, ainsi que tout un parc de fournisseurs de Ford employant encore +/- 6000 travailleurs. Dans le cadre de leurs efforts pour ancrer cette activité cruciale dans la Province, la fédération de l'industrie technologique, la Chambre de Commerce et le secteur de l'emploi se sont réunis pour assurer l'accessibilité de l'emploi et les possibilités de recrutement des entreprises dans cette zone. Puisque Ford avait son propre système de transport en cars d'entreprise (avec une trentaine de lignes par équipe de travailleurs couvrant presque toute la Province), un projet a été mis sur pied pour élargir ce système de transport aux entreprises environnantes (et surtout aux sous-traitants de Ford). Un avantage supplémentaire était que le transport devenait plus rentable pour Ford même.

Le système consiste à transporter les employés de toutes les entreprises participantes vers le site de Ford, où les employés des autres entreprises sont immédiatement distribués dans la zone par des navettes opérant localement.

Sur la base des expériences de Genk-Sud - pour lequel il fallait assurer la coordination et le suivi - mais aussi d'autres zones industrielles de la province - où il y a des problèmes de mobilité pour certaines catégories de chercheurs d'emploi, d'intérimaires et de travailleurs tandis que certaines entreprises ont des problèmes de recrutement - l'Administration de la Province du Limbourg a pris l'initiative de mettre sur pied un **centre de coordination des transports**.

Ce centre cadre dans une politique de gestion de la mobilité au niveau provincial avec deux objectifs:

1. Gestion de l'environnement (réduction des problèmes environnementaux causés par l'utilisation de la voiture)
2. Soutien à l'activité économique (réduction des problèmes de congestion et accès à l'emploi)

Le centre de coordination des transports a comme tâche explicite d'aider les chercheurs d'emploi, les intérimaires et les employés à trouver une solution de transport pour se rendre au travail. Ainsi, le centre devient un outil de prévention de l'exclusion sociale et de création d'emploi.

Le projet est ambitieux : à part la réduction de la pression automobile, un objectif explicite du centre de gestion de la mobilité est de réduire à zéro dans toute la Province le nombre de personnes qui ratent un emploi à cause de problèmes de transport. Il va donc de soi que parmi les principaux partenaires du centre on compte non seulement la Chambre de commerce, et l'organisation des petites et moyennes entreprises, mais aussi le secteur intérimaire et les offices de l'emploi.

## Autres

Récemment, le Ministère de l'Economie flamand a initié toute une série de plans de déplacements d'entreprise pour des zonings industriels avec comme objectif principal de soutenir l'emploi en développant les transports collectifs. Il y a de tels projets dans les zones industrielles (essentiellement rurales) de Tirlemont, Landen, Oudenaarde, Tongres, Sint-Trond, Furnes, Ypres, Diksmuide. Les projets sont coordonnés par une collaboration entre les « plate-formes régionales » et les « comités subrégionaux pour l'emploi ».

Les trois Régions (flamande, bruxelloise et wallonne) soutiennent aussi le Réseau national de covoiturage, une banque de données nationale où les offres et demandes de places libres dans les voitures se rencontrent, avec tout le soutien nécessaire aux entreprises qui veulent offrir un service de covoiturage à leurs employés.

Récemment, la fondation flamande pour les études de circulation (VSV) a lancé un projet de formation pour les établissements de travail protégé qui veulent mieux gérer la mobilité de leurs travailleurs.

## Quelques projets spécifiques : non en relation avec l'emploi

### Les centrales des moins mobiles

Les **centrales des moins mobiles** (C.M.M.), dont certaines existent déjà depuis les années 1980, ont été fondées pour offrir des possibilités de transport aux personnes qui ont des problèmes de déplacement et un petit revenu. C'est une initiative des centres publics d'aide sociale (CPAS) en collaboration avec Taxistop (société d'organisation du covoiturage).

Généralement, les groupes cibles sont des personnes handicapées, des personnes âgées, ou des personnes socialement défavorisées qui veulent rendre visite à leur famille, aller chez le docteur ou faire des courses. Le transport est pris en charge par des bénévoles qui sont libres quelques heures par jours. Les demandes sont coordonnées par un service permanent accessible par téléphone.

L'usage de la C.M.M. est réservé aux personnes avec un revenu maximal de 2 fois le revenu minimum de moyen d'existence. De plus, il ne doit pas y avoir de transport en commun disponible sur le trajet demandé, à moins que celui-ci ne soit pas facile d'accès. Les personnes payent 6,20 Euro d'affiliation annuelle. Dans ce prix, une assurance en responsabilité civile est comprise.

Les chauffeurs bénévoles doivent disposer d'un permis de conduire valable ainsi que d'une assurance automobile. Taxistop souscrit pour tous les chauffeurs une assurance omnium. Elle couvre les dommages du véhicule du chauffeur même lors d'un accident causé par lui-même. Le chauffeur reçoit du passager 0,27 euro par km (au maximum) dont 0,038 euro est destiné à l'assurance omnium.

### Autres

La STIB (société de transports publics bruxelloise) met à disposition des personnes handicapées un service minibus. C'est un système sur demande offert à un tarif de 1,4 EUR par trajet.

En Wallonie, la politique régionale de mobilité a également une forte coloration sociale (forcément, car les problèmes de congestion y sont moins mobilisateurs). La Wallonie est la première Région belge à avoir mis sur pied, en 2001, un projet de carsharing (voitures de location de courte durée, subventionnées). La société de transports publics TEC peut mettre à disposition des employeurs ou d'agences d'intérim des véhicules sans chauffeur pour l'organisation de transports spéciaux. Récemment, un service de transport de personnes malades a été mis sur pied sous le nom "Service 105".

Dans la région rurale du « Westhoek » (Ypres, Furnes), le bus "culture" sera bientôt opérationnel. Il s'agit d'un expérimentation subventionnée dans le cadre d'un programme flamand de "services de proximité", avec comme objectifs de stimuler la participation aux manifestations culturelles en créant en même temps des emplois pour des chauffeurs de bus et les employés d'un centre de coordination.

## Conclusions

Bien que certaines études belges semblent suggérer que le nombre de personnes défavorisées sur le marché du travail à cause de problèmes de mobilité soit plutôt réduit, l'accès à l'emploi ou plus largement la participation à la vie sociale deviennent un argument de plus en plus utilisé pour mettre sur pied des projets de gestion de la mobilité.

Ou inversement, au niveau fédéral et dans les trois régions, la gestion de la mobilité est utilisée de plus en plus comme outil de prévention de l'exclusion sociale. Les mesures mises en place agissent principalement sur le prix du transport et sur la création d'une offre adaptée.

Pour ce qui est du prix, on évolue de plus en plus vers la gratuité des transports publics (surtout régionaux).

En ce qui concerne la création de l'offre, la Flandre a introduit le concept unique et ambitieux de mobilité de base : une offre de transports réguliers garantie dans toutes les zones d'habitation. Bien que très efficace, à première vue, au niveau de l'augmentation de la participation sociale de certaines catégories (jeunes, personnes âgées surtout), l'offre qui en est le résultat semble malheureusement beaucoup moins adaptée aux besoins du trafic domicile-travail et fait souvent défaut en matière de soutien à l'emploi. C'est pourquoi des projets de moins grande envergure, locaux et bien ciblés, viennent compléter cette offre générale.

## Liens

### **Gestion de la mobilité en général:**

Réseau européen de spécialistes en gestion de la mobilité: [www.epommweb.org](http://www.epommweb.org)

Boîte à outils pour la gestion de la mobilité d'entreprise: [www.mobilitymanagement.be](http://www.mobilitymanagement.be)

Traject: [www.traject.be](http://www.traject.be)

### **Sociétés de transports (publics) en Belgique:**

Société des Chemins de Fer belges: [www.b-rail.be](http://www.b-rail.be)

Société de transports publics de la Région bruxelloise: [www.stib.irisnet.be](http://www.stib.irisnet.be)

Société de transports publics de la Région flamande: [www.delijn.be](http://www.delijn.be)

Carpooling, carsharing, centrales des moins mobiles: [www.taxistop.be](http://www.taxistop.be)