

## Projet pilote « Office on wheels » : quand le temps

L'automne 2016 a vu naître un projet pilote initié par l'Antwerp Management School/ Smart Mobility (Vlaams Instituut voor Mobiliteit, de son ancien nom) et la BAAV (Beroepsvereniging van Autobus en Autocarondernemers, l'association professionnelle flamande des exploitants d'autobus et d'autocars). Objectif : la mise en place d'un « Office on wheels », dans lequel embarquent quotidiennement des travailleurs du Groupe Colruyt pour les conduire en ligne droite de la périphérie gantoise jusqu'au siège central de l'entreprise, à Hal. Dans un autocar parfaitement aménagé, la journée de travail du personnel commence dès la montée à bord.



“Un potentiel considérable a été relevé auprès des zones industrielles et parcs d'entreprises, dont 40 % sont mal, voire pas du tout desservis en transports en commun.”

Pour de plus amples renseignements, contactez Jan Deman, secrétaire de la BAAV – Beroepsvereniging van Autobus en Autocar-ondernemers  
tél. +32 51 22 60 08  
info@baav.be, ou

Nicole Van Doninck, Expertise Center Smart Mobility de l'Antwerp Management School  
tél. +32 11 24 60 08  
nicole.vandoninck@ams.ac.be

Selon le site verkeerscentrum.be, on recense chaque jour ouvrable ordinaire 149 km de bouchons à l'heure de pointe matinale (hors vacances scolaires). L'index *TomTom Traffic*, qui s'appuie sur des données collectées en 2015, relève un chiffre de congestion routière de 35 % pour Bruxelles, de respectivement 26 et 21 % pour Anvers et Liège, suivis de peu par Namur et Charleroi (tous deux 18 %) et Gand (17 %). Or en l'exploitant judicieusement, ce temps de déplacement n'est plus perdu et devient du temps de travail. Une situation gagnante tant pour le personnel que pour l'employeur. Un embouteillage ? Peu importe, puisque chacun poursuit ses tâches bureautiques à bord. L'environnement est le troisième gagnant, car un tel autocar consomme 96 litres par 100 km de moins que 20 voitures particulières... et occupe également beaucoup moins de place sur l'asphalte. D'après les calculs du Groupe Colruyt, ce déplacement collectif vers le lieu de travail a permis d'économiser 32,2 t de CO<sub>2</sub> durant la période de test.

L'Autorité flamande a dégagé un budget de 330 000 euros pour ce projet pilote de six mois. L'Antwerp Management School/Smart Mobility (AMS) a sondé au préalable des entreprises (services HR, Fleet managers), des utilisateurs

potentiels et secondaires (emploi de cet autocar spécifique en dehors des heures de déplacement domicile-travail et retour). À la BAAV, une dizaine de sociétés d'autocars se sont montrées disposées à investir dans l'achat et l'aménagement d'un autocar-bureau, en fonction d'un cahier des charges établi par les partenaires, ce qui représente un budget de 275 000 euros. Les autocaristes sont bien conscients du potentiel de ce nouveau business model.

### Résultats

Au terme du projet pilote, 96 % des utilisateurs souhaitent prolonger l'initiative. Le Groupe Colruyt a accepté de poursuivre la navette de cet autocar-bureau entre Gentbrugge, en périphérie gantoise, et son siège central à Hal. Un contrat de deux ans a été conclu avec Mandel Car, la firme sollicitée pour le projet pilote.

Voici quelques conclusions et constats de ce projet :

- Le personnel de Colruyt qui a recours à l'autocar-bureau a constaté un gain de temps quotidien d'environ une heure.
- Durant la période d'essai, l'autobus d'affaires a enregistré un taux d'occupation moyen de plus de 80 %. Certes, les variations d'un jour à l'autre sont importantes, mais Colruyt affirme que le potentiel d'utilisateurs est suffisamment élevé. 75 % des personnes interrogées reconnaissent faire usage de ce moyen de transport au moins une fois par semaine.
- Le succès de « l'Office on wheels » est déterminé par la proximité d'une bretelle d'autoroute, du domicile des travailleurs et du lieu d'embarquement du car. 62 % des usagers s'y rendent en voiture, 27 % à vélo.
- L'imprimante embarquée n'est quasiment pas utilisée et les 6 sièges (sur 30) dans le sens contraire à la marche sont occupés en dernier.

# de déplacement devient temps de travail

- Les collaborateurs de Colruyt qui ont participé à l'essai ont apprécié le bon fonctionnement de la connexion WiFi, qui permet de se mettre au travail sans tarder.
- Ils ont également apprécié la possibilité de nouer des contacts informels avec les collègues.
- L'emploi du téléphone durant les déplacements est perçu comme gênant par les autres passagers, mais une discipline se crée spontanément à ce niveau.
- 70 % des participants reconnaissent que la mise en route d'un tel car d'affaires est une raison de rester fidèle à son employeur.
- L'un des handicaps est le manque de souplesse : les heures de départ de l'autocar sont strictement définies, matin et soir. Pas question de « rater le bus », car il n'y en a qu'un : quiconque l'emprunte le matin doit également le reprendre en fin d'après-midi.
- Très peu d'usagers y ont recours chaque jour : un quart des candidats embarque trois à quatre fois par semaine, un tiers une à deux fois par semaine.

## Potentiel

Pendant la période d'essai, les chevilles ouvrières du projet ont enregistré de nombreuses demandes d'entreprises désireuses de proposer un tel service « *Office on wheels* » à leur personnel. L'enquête préliminaire a révélé un potentiel considérable auprès des zones industrielles et parcs d'entreprises, dont 40 % sont mal, voire pas du tout desservis en transports en commun.

Une étude de faisabilité est indispensable avant la desserte d'un parc d'activités par un autocar-bureau, car il faut la présence d'au moins une grande entreprise servant de locomotive. Les plus petites sociétés peuvent adhérer au projet, à condition de trouver un consensus sur le point de départ, les horaires, etc. Pour être praticable, le service doit enregistrer une fréquentation quotidienne de 20 à 25 usagers. L'examen du projet a révélé une vingtaine d'itinéraires envisageables rien que dans le triangle Anvers-Gand-Bruxelles et ses environs.

Quant au coût d'un autobus d'affaires parfaitement équipé, il est difficile à chiffrer... et représente évidemment la principale pierre d'achoppement. Le concept « *d'Office on wheels* » a également séduit la firme Ernst & Young, qui songeait d'abord à une version light, une sorte d'autocar VIP avec réseau WiFi. Le concept a d'ailleurs été testé quelques mois, mais finalement, les commanditaires ont signé un contrat de deux ans auprès de l'autocariste Staf Cars pour un bus d'affaires totalement aménagé.

Une autre option pour réduire le coût d'exploitation consiste à chercher d'autres affectations du car, aux heures où il demeure inutilisé. C'était d'ailleurs l'un des buts initiés par le projet pilote, l'autocar-bureau servant de salle de cours mobile. Mais les écrans embarqués se sont révélés trop petits à cet effet et le créneau disponible trop court, car l'autocar devait se présenter à son lieu d'embarquement à l'heure convenue.

Eduard CODDÉ

## Aménagement d'un autocar-bureau

Pour ce projet pilote, l'autocar d'affaires utilisé comptait 30 places assises + 1 pour un accompagnateur. Un espace de réunion pour 8 personnes est aménagé à l'arrière. Le cahier des charges destiné aux fabricants fixe les équipements et conditions suivants :

- connexion WiFi stable pour tous les usagers à bord
- prise électrique et port USB pour tous les passagers
- place suffisante pour un ordinateur portable et un porte-documents par place assise
- imprimante
- percolateur
- réfrigérateur
- tringle pour portemanteau
- toilettes
- respect intégral des conditions de sécurité

