

# Environnement & Mobilité

## Quelle concertation sociale dans les entreprises wallonnes ?

### Action phare 2 – RISE/PREPART

## Compte rendu du panel des parties prenantes qui ont commenté les résultats de l'enquête

Avec le soutien du SPW – DGO2  
Direction de la planification de la Mobilité

Novembre 2017

Les réflexions peuvent être synthétisées comme suit.

► **Pierre Courbe, IEW**

Pierre Courbe relève les points suivants :

- l'élément moteur que représente la motivation des délégués pour faire avancer la prise en compte de l'environnement et de la mobilité ;
- l'importance du rôle de la législation pour pousser les entreprises à évoluer ;
- l'incitant que représente pour les entreprises, le fait d'avoir une image de marque « verte ». Pierre Courbe s'interroge à ce sujet sur la part de « greenwashing » dans les initiatives qui sont prises, l'idéal étant qu'à la fois l'image de marque s'améliore et que les impacts sur l'environnement soient réduits ;
- la confirmation par l'étude que meilleure est la santé financière de l'entreprise, plus elle investit dans l'environnement ;
- Il reconnaît enfin la nécessité de l'information et de la sensibilisation.

► **Tom Baulers, IGEAT-ULB**

Tom Baulers est davantage critique par rapport aux résultats présentés. Il constate qu'encore aujourd'hui, les thématiques les plus abordées au niveau de la concertation sociale relèvent de la santé et de la sécurité au travail et encore assez peu de l'impact des activités sur l'environnement externe.

Les thématiques qui ressortent sont en effet majoritairement liées aux conditions de travail : bruit, gestion des déchets...

13 % seulement des réponses reflètent de réelles préoccupations environnementales.

Il insiste sur le fait qu'il n'est plus temps de développer de petits projets à la marge en matière d'environnement et de mobilité. Aujourd'hui, compte tenu des menaces qui pèsent sur la survie même de la planète, une transition fondamentale s'impose dont on ne voit encore rien malheureusement.

Il observe également le clivage entre employeurs et représentants des travailleurs par rapport à l'intérêt de la réglementation à laquelle sont favorables les syndicats alors que les employeurs plébiscitent les démarches volontaires.

Il s'étonne ensuite que les priorités régionales en matière d'environnement et de mobilité se retrouvent au niveau des thèmes de la concertation alors que ces derniers n'ont pas de raison d'être liés aux préoccupations des entreprises qui ont leurs objectifs propres.

Il note enfin que la préoccupation en matière de mobilité est très superficielle et que le cadre politique actuel constitue plus un frein qu'un stimulant par rapport à l'urgence des préoccupations environnementales.

► **Philippe Lorent, SPW**

En réaction aux critiques sur le manque d'ambition de la concertation sociale, Philippe Lorent note pourtant une réelle volonté de promouvoir un autre type de mobilité dans l'entreprise.

Par ailleurs, il constate que c'est dans les entreprises où les délégués sont actifs et où il y a un conseiller « Mobilité » que les choses avancent le mieux.

Il souligne que ces conclusions confirment la pertinence de la formation Référent Education Mobilité et de Mobility Managers d'entreprises développées par le SPW, en collaboration avec la cellule Mobilité de l'UWE.

### ► **Luc Simar, CESW**

Luc Simar relève la forte sensibilisation des délégués et constate qu'il reste difficile de mettre des points environnement/mobilité à l'ordre du jour de la concertation sociale.

Il estime qu'il serait intéressant de comprendre pourquoi un décalage de motivation entre travailleurs et employeurs est observé alors que l'UWE organise aussi la sensibilisation de ses membres par rapport aux enjeux d'environnement et de mobilité.

Au vu du lien entre la situation financière de l'entreprise et l'intérêt de l'entreprise pour les questions d'environnement et de mobilité, il propose le développement de nouveaux outils publics qui permettraient aux entreprises moins prospères de surmonter leur handicap au vu des enjeux non seulement écologiques mais de compétitivité et d'emploi que représente la transition bas carbone de l'économie.

Il estime que l'effet levier que représentent les obligations légales est intéressant mais coûteux.

Les plans de déplacements d'entreprise sont pour lui des outils insuffisamment activés. Par ailleurs, les préoccupations des représentants des travailleurs en matière de mobilité sont contradictoires, les parkings étant cités en premier et le remboursement des transports en commun directement en second.

### ► **Samuel Saelens, UWE**

Samuel Saelens estime que l'étude montre que les choses progressent mais qu'il sera intéressant de mesurer quelle sera l'évaluation dans 5 ans et dans 10 ans afin de confirmer cette tendance.

Il confirme que du côté de l'UWE, la question des actions de développement durable dans les entreprises a été posée et que 50 % à 55 % des entreprises ont mis en œuvre des projets, selon les données dont il dispose. Il lui semble donc qu'on observe un biais au niveau des réponses et des perceptions en fonction des publics interrogés.

Il constate également que les points d'attention, très internes au départ, abordent de plus en plus les problèmes globaux. Il n'observe donc pas de décalage réel entre les préoccupations des travailleurs et des employeurs, sans compter que ces derniers sont de plus en plus jeunes et porteurs d'une autre mentalité.

L'UWE, de manière attendue, n'est pas favorable à un renforcement de la réglementation qui entraîne selon elle des lourdeurs inutiles pour certaines entreprises pour lesquelles les préoccupations environnementales et de mobilité ne sont pas en haut de l'échelle des priorités.

Il ironise sur le fait que le passage par la réglementation pourrait être perçu comme un aveu d'échec du travail des cellules (sic).

### ► **Benjamin Denis, ETUC**

Benjamin Denis trouve que l'étude fait la démonstration de l'importance des questions climatiques et environnementales pour le mouvement syndical et vice-versa.

Pour lui, la concertation sociale est un instrument essentiel de la politique de préservation de l'environnement.

Il cite quelques chiffres pour en attester. L'Accord de Paris vise à ce que l'augmentation de la température moyenne du globe reste sous les 2 °C et si possible 1,5 °C par rapport à la période préindustrielle. Pour ce faire, il est indispensable d'approcher de la neutralité carbone en 2050.

Le chemin à parcourir est donc énorme et si la sensibilisation des parties prenantes est importante, elle ne permettra pas à elle seule d'amorcer le mouvement qui permettra d'atteindre ces objectifs. Des politiques ambitieuses en matière d'aménagement du territoire, de fiscalité, etc., doivent être menées, qui stimulent encore davantage la prise en compte de l'environnement et de la mobilité dans la concertation sociale.

## ► Débat

**Samuel Saelens** rappelle quand même aux tenants de la réglementation, le rôle important joué par les accords de branche pour l'industrie.

**Un participant** insiste sur les objectifs essentiellement financiers des entreprises qui souhaitent avant tout réaliser 3 % d'économie chaque année. L'environnement reste un problème annexe qui, d'après son expérience, passe après le reste.

**Tom Baulers** s'interroge sur les représentations des travailleurs par rapport à l'environnement et à la mobilité.

Il constate le conflit récurrent entre les objectifs de rentabilité et de préservation de l'environnement. Plus encore, il déplore que la question de la biodiversité soit à ce point sous-estimée alors qu'elle est encore plus alarmante que celle du climat.

Il réfute l'argument fréquemment évoqué selon lequel la Belgique ne pèse rien par rapport à la Chine car, par habitant, ses émissions sont beaucoup plus élevées.

Il met également l'accent sur le rôle significatif que peuvent jouer les régions au vu de la difficulté à dégager des consensus au niveau fédéral.

**Michel Leuquin** (ENTRA) témoigne du fait que, dans son entreprise, 70 % du personnel est composé de personnes handicapées et donc, que la mobilité est un problème crucial.

Pourtant, il est très difficile pour la délégation d'obtenir le diagnostic mobilité et encore plus de participer à l'élaboration d'un plan de mobilité d'entreprise.

Dans le même ordre d'idées qui montre que les choses sont faites de manière peu professionnelle, il cite l'exemple des panneaux solaires installés par l'entreprise qui n'ont pas été connectés à un compteur permettant de visualiser l'énergie produite. Par ailleurs, la norme ISO 14001 a été considérée comme non rentable.

**Tom Baulers** souligne que l'employeur ne fonctionne pas dans un contexte favorable à la prise en compte de l'environnement et qu'il faut un changement complet au niveau du contexte dans lequel il évolue.

**Un délégué** explique que Colruyt a fait beaucoup pour l'environnement mais les infrastructures sont souvent insuffisantes. Il cite l'exemple du nouveau site de production qui va s'installer sur le site de Lessines et Ghislenghien. Ce site va accueillir un grand nombre de travailleurs mais les transports publics sont quasi inexistantes.

**Philippe Lorent** confirme que le choix de la localisation des entreprises est, en effet, un problème pour les travailleurs.

Il propose la réalisation d'un plan de déplacement d'entreprise car les TEC font partie des comités d'accompagnement des plans de déplacement d'entreprises.

**Le délégué Colruyt** répond qu'à un moment, il faut en effet obligatoirement rencontrer les TEC pour avancer mais ces derniers ne donnent pas suite aux invitations, y compris de la part de l'employeur.

La bonne volonté ne suffit pas car l'entreprise dépend d'acteurs extérieurs comme les TEC ou la SNCB. Toute une série de personnes des TEC ne se sentent pas concernés par les ZAE.

**André Melin** répond que la localisation des ZAE sont, en effet, des choix publics. En termes d'aménagement du territoire, les choses évoluent malheureusement très lentement.

Néanmoins, les choses avancent notamment au niveau des PME dans lesquelles beaucoup de projets sont possibles. Il cite le site Crealys, par exemple, qui est réservé aux PME et rappelle que la Wallonie compte 75 000 entreprises dont 99,6 % de PME.

**Bernard Lefèvre** (Total Research – Feluy) explique que Total a investi 400 000 € pour installer des panneaux photovoltaïques avec un retour de seulement 2 % d'économie sur la facture d'énergie. Il y a donc parfois une réelle volonté d'investir dans l'environnement.

Il reconnaît cependant que, souvent, les aspects écologiques ne sont pas encore suffisamment considérés comme primordiaux et que les entreprises paient trop peu pour l'eau, l'énergie, etc. Elles ne sont donc pas incitées à faire des efforts.

**Nicolas Moreau** (AW Europe) revient sur les questions des TEC en insistant sur la question des infrastructures. 50 % des travailleurs d'AW Europe habitent à moins de 10 km. Parmi eux, 30 % seraient d'accord de venir à vélo mais les infrastructures sont très peu adaptées.

**Véronique Thirifays** estime qu'il manque un outil, un instrument politique où les entreprises, les syndicats et les acteurs de la mobilité des ZAE puissent se rencontrer.

**André Melin** s'accorde à dire que le contrat de gestion historique des TEC doit être revu pour les obliger à prendre en compte de manière plus volontariste, non seulement le traditionnel public étudiant et scolaire, mais aussi les travailleurs.

Des lignes directes et plus rapides que les parcours habituels pourraient être organisées vers les entreprises à certaines heures, sachant qu'il faut au minimum 10 voyageurs par trajet pour assurer la rentabilité.

Les infrastructures vélos doivent également être améliorées.

Au niveau de l'aménagement du territoire, il s'agit de relocaliser les ZAE près des nœuds de transports en commun.

La Wallonie va réglementer prochainement la sortie du diesel qui représente également un enjeu pour l'amélioration de la qualité de l'air.

**Benjamin Denis** conclut la discussion en soulignant que la fiscalité, depuis 60 ans, a été pensée pour la voiture individuelle.

Il s'agit aujourd'hui de repenser le cadre fiscal, l'aménagement du territoire, etc., dans le cadre d'un dialogue avec l'ensemble des parties prenantes.

Il n'est plus temps d'opposer emploi et environnement car la transition bas carbone représente aussi des opportunités pour l'économie et l'emploi. Contrairement aux idées reçues, la Chine est le premier pays pour les investissements dans les énergies renouvelables.

Des politiques ambitieuses doivent également être développées en Europe. Les liens entre conditions de travail et mobilité doivent être réinterrogés. La flexibilité des horaires notamment est en lien avec la mobilité.

■