

Domicile-lieu de travail: vers une mobilité plus douce pour le climat et les travailleurs

Les déplacements des personnes et marchandises nous préoccupent à plus d'un titre: ils occupent une place cruciale en matière de revenu, de pollution, de santé, d'énergie mais aussi d'utilisation de l'espace.

En Wallonie, les émissions totales de gaz à effet de serre issues du transport représentaient, en 2009, 25,6% des émissions totales des GES. Elles ont progressé de 14,9% entre 1999 et 2009⁽¹⁾.

La mobilité des personnes, dont il sera ici question, a aussi un impact important sur le revenu puisque le coût des déplacements constitue le troisième poste budgétaire des ménages belges.

Être mobile est devenu une nécessité tant les déplacements se sont complexifiés. Ces chaînes de déplacements reflètent la dispersion des activités des individus et rendent de plus en plus difficile l'étude d'alternatives plus collectives. Cette situation entraîne la marginalisation des individus peu ou moins mobiles, en particulier ceux qui ne disposent pas de voiture.

Dans une perspective d'augmentation des déplacements dans le futur⁽²⁾, il est urgent de trouver des alternatives pour les déplacements liés au travail et ce malgré les horaires flexibles, la dispersion de l'emploi sur des zones d'activités économiques peu desservies et le nombre important de voitures de société.

Ces déplacements domicile-lieu de travail constituent en effet 20% des déplacements totaux mais 70% aux heures de pointe. Ce sont ces déplacements qui sont également les plus longs en termes de distance. Ils sont aussi structurants en ce sens qu'ils déterminent fortement le mode de transport pour les autres motifs de déplacement. Si on a besoin d'une voiture pour aller au travail, on uti-

lise cette voiture pour les autres types de trajets. Par contre celui ou celle qui va travailler en transport en commun sera plus vite enclin à les utiliser pour ses autres activités et pourra plus facilement se passer de la deuxième voiture du ménage.

Que faire syndicalement pour aller en matière de mobilité?

Les entreprises de plus de 100 travailleurs en Belgique sont légalement tenues de réfléchir à l'amélioration de la mobilité des travailleurs et à l'accessibilité du lieu de travail:

- à Bruxelles via l'obligation de réaliser un plan de déplacements;
- partout en Belgique via le diagnostic fédéral mobilité: il s'agit d'envoyer tous les 3 ans au Service Public Fédéral mobilité & transports un état des lieux des déplacements des travailleurs. Le conseil d'entreprise doit remettre son avis sur ce diagnostic. La collecte de données peut constituer un levier pour améliorer la concertation sociale sur la mobilité, en particulier dans les entreprises où les travailleurs sont peu conscients de cette problématique ou dans les organisations où l'employeur refuse cette discussion. Cette concertation devrait idéalement déboucher à terme sur un plan de transport collectif voire sur une CCT d'entreprise sur la mobilité, avec des interventions patronales majorées pour les transports publics ou des indemnités vélo plus élevées.

(1) Diagnostic territorial de la Wallonie, CPDT, 2011.

(2) D'après les perspectives du Bureau Fédéral du Plan, à politique inchangée, le transport de personnes augmenterait de 30% entre 2005 et 2030.



Au plan syndical, la mobilité est un enjeu important pour les travailleurs, que ce soit pour l'amélioration de la qualité de vie ou pour l'aspect financier. La participation des travailleurs et de leurs représentants est donc essentielle pour faire évoluer les pratiques. Une des actions-clés de l'équipe syndicale sera de sensibiliser les travailleurs: en donnant un coup de main pour la recherche d'alternatives de transport, en consultant les travailleurs sur leurs souhaits en matière de mobilité, en encourageant les travailleurs qui font le pas vers des modes de déplacements plus durables ou en lançant une action pendant la semaine de la mobilité (un concours, un défi par exemple)...

Quelles questions poser au CPPT et/ou au CE ?

- **Est-il possible de désigner un coordinateur mobilité?** Les statistiques montrent en effet que quand l'employeur a désigné un responsable mobilité, l'utilisation de la voiture diminue tandis que l'utilisation des transports en commun augmente.
- **Existe-t-il une fiche d'accessibilité de l'entreprise?** Il s'agit d'un document recto/verso qui situe une entreprise/un établissement sur une carte, et qui indique tous les renseignements nécessaires pour rejoindre ce lieu par les différents moyens de transport disponibles (train, tram, bus, métro, taxi, vélo, stations de car sharing, marche, navettes...).
- **Quelles sont les mesures organisationnelles existantes et celles qu'il serait possible de mettre en œuvre?** Par exemple: faciliter la pratique du covoiturage ou l'usage des transports en commun en adaptant les horaires de travail et en tenant compte du lieu d'habitation des travailleurs et travailleuses; permettre l'accès au sein de l'entreprise à une banque de données covoiturage; garantir le retour en cas d'urgence; mettre à disposition des vélos de services pour les petits déplacements en journée; afficher les horaires des navettes ou des transports publics qui desservent l'établissement; prévoir des navettes vers la gare ou les arrêts de transport en commun; aménager des parkings réservés aux personnes qui pratiquent le covoiturage; installer des parkings couverts et sécurisés et des douches pour les cyclistes.

• **Quelles sont les mesures incitatives que l'entreprise pourrait mettre en place?** Les incitants financiers tiennent une place importante parmi les mesures qui influencent nos modes de déplacement et ils ne sont pas nécessairement coûteux pour l'employeur comme en témoignent ces deux exemples:

- Garantir aux cyclistes le remboursement des kilomètres parcourus en vélo sur le chemin du travail tel qu'il est prévu par la législation (avantage exonéré d'impôts et de cotisations sociales).
- Encourager le remboursement complet des frais de déplacements domicile-lieu de travail en train via une convention «Tiers payant» de la SNCB: il s'agit d'un système volontaire par lequel les employeurs qui prennent en charge au moins 80% de l'abonnement de train peuvent conclure une convention avec la SNCB pour la prise en charge des 20% restant (accord entre le gouvernement fédéral et la SNCB).

En savoir plus

- Vous trouverez de nombreuses brochures en ligne sur les sites suivants: [mobilite.csc-en-ligne.be](http://www.mobilite.csc-en-ligne.be)
<http://www.cepag.be/mobilite>

CELLULE MOBILITÉ  **FGFB**

