

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 2022, 22 % des émissions totales des GES. Elles ont progressé de 12 % entre 1999 et 2022¹. C'est le 2^{ème} secteur le plus émissif après l'industrie.

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 jusqu'en 2030², 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 plus de 50 % en heure de pointe le matin. 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 utilisera 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 (voir Fiche 25) :

- 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 domicile-lieu de travail 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 des problématiques existent ou dans les organisations où il est difficile d'aborder la thématique avec l'employeur. Cette concertation devrait idéalement déboucher à terme sur un plan de transport collectif voire sur une CCT d'entreprise sur la mobilité qui soutienne les moyens de transports durables : par exemple avec des interventions patronales majorées et des systèmes de tiers-payant pour les transports publics, des indemnités vélo plus élevées, du covoiturage organisé par l'employeur, etc. .



¹ Chiffres AWAC publiés en mars 2024

² D'après les perspectives du Bureau Fédéral du Plan, le transport de personnes augmenterait encore légèrement jusqu'en 2030 avant de commencer à décliner d'un

pourcent à l'horizon 2040 par rapport à 2019. Le transport des marchandises continuerait à augmenter de manière continue.

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 ?

- **L'enquête sur les déplacements domicile-travail a-t-elle déjà été réalisée ?** Que montre-t-elle ? Quelles sont les mesures qui ont été prises suite à cet état des lieux ?
- **Est-il possible de désigner un coordinateur mobilité (mobility manager) ?** 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 vestiaires 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. Par exemple :
 - Garantir aux cyclistes le remboursement des kilomètres parcourus à vélo sur le chemin du travail via l'indemnité vélo qui existe à présent pour tout le secteur privé³ 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).
 - Augmenter l'intervention patronale dans les frais d'abonnement aux transports en commun ou mieux, proposer la gratuité.

En savoir plus

Vous trouverez de nombreuses brochures sur le thème de la mobilité en ligne sur : www.rise.be

Notamment :

- **Fiche n°25 :** L'enquête fédérale sur les déplacements domicile-travail : un véritable outil à l'usage des délégations syndicales
- **Fiche n°26 :** Le plan d'accès multimodal



³ La CCT 164 est entrée en vigueur le 01/05/2023. Elle introduit une indemnité vélo dans tous les secteurs et entreprises qui n'en avaient pas négocié.