

# MOBILITÉ DES TRAVAILLEURS

## DÉFIS ET OUTILS POUR LES ENTREPRISES D'ÉCONOMIE SOCIALE



# analyse

Novembre 2008

Véronique Huens  
Coordinatrice éducation permanente SAW-B

Aujourd'hui, l'augmentation des coûts de l'énergie et les défis environnementaux questionnent la mobilité de tous. Se déplacer est pourtant devenu une exigence quotidienne pour la très grande majorité d'entre nous. Une exigence d'abord pour trouver du travail, d'autant plus que les emplois stables ont fait place à des emplois de plus en plus flexibles (intérim, contrat à durée déterminée) qui nécessitent une plus grande capacité à se déplacer. Une exigence aussi pour ses loisirs, aller au cinéma, faire certains sports, assurer la scolarité et la garde de ses enfants, effectuer ses courses, etc. Nous n'avons jamais été aussi mobiles, et cette mobilité est encouragée par la politique architecturale de nos villes et de nos campagnes (grands magasins situés à l'extérieur des villes, disparition de commerces et de services de proximité, etc.), mais aussi par le mode de vie « dominant ». Se déplacer est aujourd'hui nécessaire, mais aussi valorisé.

Après ce premier constat, un second s'impose rapidement : nous ne sommes pas tous égaux devant la mobilité. Celle-ci exige des moyens financiers importants mais aussi une certaine « culture » du déplacement qui s'acquiert par l'éducation et l'expérience. Se déplacer, surtout dans des environnements neufs, exige des compétences cognitives qui permettent de se former une représentation des lieux où l'on doit se mouvoir, du trajet à effectuer, des horaires, etc. Certaines personnes ont du mal à se déplacer au-delà de 10km de leur domicile. Au-delà de cette zone, il s'agit de l'« inconnu », d'un endroit qui fait peur. Enfin, la mobilité exige une certaine disponibilité de temps dont certaines mamans avec enfants ne peuvent, par exemple, pas disposer.

Les entreprises d'économie sociale sont directement confrontées à des problèmes de mobilité. Certaines, parce que leurs travailleurs dépendent majoritairement des transports en commun et qu'elles se voient, dès lors, lourdement pénalisées lors des grèves des bus ou des trains. D'autres, parce que l'activité qu'elles développent nécessite une mobilité importante des employés (notamment les services à domicile), dont beaucoup ne dispose pas d'un permis de conduire. D'autres, encore, parce qu'elles sont situées loin des axes routiers ou des transports en commun, dans des zones rurales ou au relief géographique particulièrement difficile pour les cyclistes, etc.

Ces difficultés se sont vues encore renforcées par l'augmentation des prix du pétrole, d'une part, et par la conscientisation des problèmes environnementaux, d'autre part. Il devient, en effet, évident que l'« autosolisme <sup>1</sup> » dominant ne va plus pouvoir durer longtemps. En Belgique, le diagnostic fédéral des déplacements domicile-travail effectués en 2005 a démontré que 78,8% des personnes qui travaillent en Wallonie se rendent seuls en voiture à leur travail, 8% utilisent les transports en commun (bus, train, tram), 1,2% y vont à vélo et 2,4% à pied. Les chiffres pour les personnes qui travaillent à Bruxelles sont heureusement un peu plus encourageants puisque « seuls » 44,7% d'entre eux se rendent à leur travail en voiture et 46% en transports en commun. A noter également qu'en 30 ans, le parc automobile a doublé en Belgique : au 1er août 2008, 5.130.578 voitures particulières étaient immatriculées dans notre pays, soit une voiture pour 2.08 habitants contre un véhicule par 3.55 habitants en 1977.

---

<sup>1</sup> Utiliser sa voiture seul.

Face à ces problématiques, des outils sont apparus récemment pour aider les entreprises à développer des plans de mobilité et à réfléchir aux solutions les plus adéquates. Toutefois, ces outils ne tiennent pas toujours compte de situations particulières liées notamment à la situation de précarité ou de handicap dans laquelle se trouve un grand nombre de travailleurs et de stagiaires des entreprises d'économie sociale. Quelles solutions, dès lors, mettre en place pour soutenir la mobilité des travailleurs et des stagiaires, ceci de manière durable ? C'est cette question que SAW-B a souhaité abordé lors du petit déjeuner du 19 novembre 2008 et au travers de cette analyse.

A noter que les entreprises d'économie sociale connaissent tant des problèmes de mobilité dans les déplacements domicile-travail de leur personnel, que dans les déplacements induits par leur propre activité. La problématique est donc extrêmement vaste et nous ne pouvons la traiter au sein d'une seule et même analyse. Celle-ci se centrera donc sur les difficultés (et solutions) liées aux déplacements domicile-travail.

Nous reviendrons d'abord sur les différents problèmes que rencontrent les personnes en situation de précarité dans leur mobilité quotidienne. Nous aborderons ensuite, de manière plus large, les freins au développement d'une mobilité plus durable. Nous proposerons, enfin, d'analyser une série d'outils et de mettre le doigt sur les mécanismes indispensables à mettre en place pour développer de réelles solutions à la mobilité des travailleurs dans nos entreprises d'économie sociale.

## **La mobilité des personnes en situation de précarité**

Le Comité subrégional de l'emploi et de la formation de Tournai-Ath-Lessines a mené récemment une enquête sur la mobilité auprès d'acteurs en lien direct avec la mise à l'emploi : bureaux d'intérim, Missions régionales, FOREM conseil, etc. De cette enquête sont ressortis plusieurs constats intéressants, dont celui-ci : *« 97% des personnes interrogées voient quotidiennement des demandeurs d'emploi renoncer à un travail faute de pouvoir s'y rendre. L'ensemble des acteurs témoignent d'ailleurs d'un manque d'accessibilité des zones d'activités économiques »*.

### **La voiture**

L'accès à la voiture semble poser le problème le plus important. Ainsi, 48% des demandeurs d'emplois de la sous-région concernée par l'enquête ne possèdent pas de permis de conduire. Les obstacles sont importants : le coût de l'auto-école est trop élevé, ils ne possèdent pas de véhicule pour s'exercer en filière libre, ni de personne disposée à leur servir de guide-accompagnateur, etc. D'autre part, nombre d'entreprises demandent le permis de conduire dans leurs offres d'emploi alors que le poste à pourvoir ne l'exige pas. Et les entreprises semblent plus réticentes vis-à-vis des candidats qui ne possèdent pas de permis de conduire. La discrimination liée à la mobilité est donc une réalité bien présente, dont on parle pourtant peu. Ne serait-il pas urgent de développer une vaste campagne de sensibilisation envers les employeurs ? Ne sommes-nous pas nous-même pris à ce piège ?

Autre constat intéressant : la première raison évoquée par les personnes demandeuses d'emplois comme empêchant la mobilité est le manque de moyens financiers. Vient ensuite directement la garde des enfants. Comment alors motiver une mère célibataire en situation de précarité à reprendre une formation et à trouver un emploi ? Face à cet obstacle majeur, l'économie sociale se doit de réfléchir et de développer des solutions : crèches d'entreprise, halte garderie, crèche parentale, etc. Nous y reviendrons plus loin.

### **Transports en commun et mobilité douce**

L'enquête met en évidence deux freins qui peuvent empêcher les personnes fragilisées à se déplacer par les moyens de transports en commun, ou en vélo, ou à pied. Outre le manque de transports en commun (beaucoup de zones sont mal ou pas desservies) et les problèmes de correspondances, les

personnes en situation de précarité sont parfois confrontées à une difficulté de concevoir l'espace et le temps dans lequel elles doivent se déplacer. Les personnes allochtones connaissent des problèmes de compréhensions des informations qu'on leur fournit. Se déplacer reste donc, pour beaucoup, un vrai défi. Le prix reste enfin pour certains un obstacle<sup>2</sup>.

Pour ce qui est des moyens de déplacement « doux », c'est-à-dire les modes de déplacement dans la rue ou sur route sans apport d'énergie autre qu'humaine, les raisons de leur non-utilisation sont nombreuses. L'une d'entre elles est le problème de santé de certaines personnes qui vivent en situation de précarité : mauvaise alimentation et hygiène, maladies diverses dues notamment à l'insalubrité des logements dans lesquels elles résident, etc. Un autre obstacle est le manque d'espace à domicile pour y loger un vélo. Mais de nombreux écueils, non spécifiquement liés à la situation de précarité des personnes, viennent compléter ce tableau : le manque cruel d'infrastructures (pistes cyclables, zones avancées, passages réservés, feux spécifiques, etc.) pour les cyclistes (et donc le sentiment d'insécurité), la non valorisation du vélo (la voiture reste une marque très importante de statut social, particulièrement pour les hommes), le manque d'exemple (c'est une possibilité à laquelle beaucoup ne pensent même pas, et puis pourquoi venir à vélo alors que tous les autres travailleurs, formateurs et patrons viennent en voiture ?), le manque d'infrastructures (douches, parking vélos, etc.) et d'incitants de la part des entreprises, etc.

## Développer une mobilité douce

Si nous avons souhaité, dans cette analyse, apporter une attention particulière à la mobilité des travailleurs en situation de précarité, il est un fait qu'ils ne représentent qu'une partie des personnes qui travaillent dans les entreprises d'économie sociale. Pensons, par exemple, aux personnes avec un handicap physique ou mental qui rencontrent des problèmes importants de mobilité pour se rendre à leur travail (mais aussi dans leur vie quotidienne).

Par ailleurs, être mobile ne suffira plus demain. Il faudra également changer nos habitudes pour aller vers une mobilité plus durable et moins polluante. Nous devons dès lors réfléchir dès aujourd'hui à des alternatives au « tout à la voiture », quelle que soit la situation des travailleurs au sein de nos entreprises. Les difficultés ne seront pas les mêmes pour tous et des solutions adaptées devront être trouvées. Les freins à une mobilité durable sont également, dans la grande majorité des cas, relativement complexes et exigent de mettre en place, non pas une solution unique, mais plusieurs réponses qui relèvent de la responsabilité de différents acteurs : entreprises, travailleurs, communes, pouvoir régional ou provincial, etc.

Enfin, il est important de noter la différence majeure entre la mobilité en zone rurale et en zone urbaine ou semi-urbaine. Il est évident que les solutions ne sont pas les mêmes. Là où, en zone urbaine, développer l'offre de transport en commun pourrait offrir une réelle amélioration de la mobilité, la même solution ne peut pas s'appliquer en zone rurale. Pour être rentables sur le plan environnemental (et financier aussi), les transports en commun doivent pouvoir compter sur un minimum de flux identiques ou de clients. Or, les zones rurales n'offrent pas cette possibilité et l'on verrait dès lors des énormes bus transporter une ou deux personnes. La solution du co-voiturage semble par contre plus adaptée à ces situations, comme l'ont bien compris la Province du Luxembourg et plusieurs communes en créant un site dédié à cette pratique<sup>3</sup>. Des mini-bus ou des bus à la demande peuvent également proposer des solutions intéressantes.

---

<sup>2</sup> A noter que la SNCB prévoit un tarif spécifique pour les demandeurs d'emploi du Forem/Actiris qui doivent emprunter le train pour se rendre à un rendez-vous d'embauche. Ces billets sont vendus moyennant une réduction de prix de 75 %. Des billets pour les personnes qui émargent au CPAS sont également prévus (mais le CPAS doit pour ce faire signer un contrat avec la SNCB, ce qui n'est pas le cas de tous) et une carte de réduction de 50% pour les personnes sous statut VIPO ou OMNIO. Dans le cas du TEC, les tarifs réduits se concentrent principalement sur les moins de 12 ans et les plus de 65 ans. Peu d'avantages sont donc prévus pour les personnes en difficultés financières.

<sup>3</sup> Site [www.luxcovoiturage.be](http://www.luxcovoiturage.be)

## De nombreux outils

Les obstacles au développement d'une mobilité durable (et d'une mobilité tout court) sont multiples. Il n'existe donc pas de solution ou d'outil miracle qui s'adapterait à toutes les entreprises. La localisation de l'entreprise (est-elle située près d'une gare ou d'un arrêt de bus, dans un endroit isolé, etc.), la disponibilité et l'efficacité des moyens de transport en commun, l'existence d'infrastructures adéquates (sur le chemin et le lieu du travail : pistes cyclables, douches, etc.) sont autant de variables qui jouent dans la recherche d'une solution adaptée. A cela vient s'ajouter bien évidemment la situation particulière de chaque travailleur (état de santé, disponibilité d'une voiture, longueur du trajet jusqu'à son domicile, etc.).

## Diagnostic et état des lieux

Le premier élément qui paraît donc essentiel à une réflexion sur la mobilité au sein de son entreprise est un diagnostic général de ces différentes variables. Des outils existent pour ce faire mais sont mal connus et très rarement utilisés. Cela peut s'expliquer notamment par le fait que la mobilité domicile-travail est encore considérée par la majorité des employeurs comme en dehors de leur responsabilité. Le travail ne commence réellement que lorsqu'on arrive au sein de l'entreprise. Mais si le travailleur y arrive stressé et fatigué par le trajet qu'il vient d'effectuer, la répercussion sur son travail semble évidente. Un travail de prise de conscience et de sensibilisation aux outils de diagnostic existants semble donc une première étape nécessaire.

Un diagnostic est possible, d'une part, pour les travailleurs et, d'autre part, pour l'entreprise. Pour les premiers, ce sont les questions suivantes qui vont devoir être posées : quels moyens de transport utilisent-ils ? Combien de kilomètres parcourent-ils ? Y a-t-il d'autres travailleurs qui effectuent le même trajet (ou une partie du même trajet) ? De quels moyens de transport disposent-ils (voiture, vélomoteur, vélo, etc.) ? Quand se déplacent-ils (en fonction de leurs horaires de travail, mi-temps, temps plein, etc.) ? Quelles difficultés rencontrent-ils pour venir au travail et quelles solutions souhaiteraient-ils ? etc.

Pour l'entreprise, le diagnostic se pose en termes d'infrastructure et d'incitants qu'elle offre ou pourrait offrir à ses travailleurs. Propose-t-elle des parkings (gratuit ou pas) pour voitures ? Des emplacements sécurisés pour vélos ? Où est-elle située par rapport aux transports en commun ? Offre-t-elle de l'information à ses travailleurs sur les alternatives à la voiture ? Des formations ? Des incitants quelconques ? Etc.

Ces deux premiers diagnostics n'ont évidemment de sens que si l'entreprise a une réelle volonté d'agir sur la question de la mobilité par la mise en place d'un plan d'action. Au sein de l'économie sociale, les entreprises connaissent souvent de manière individuelle la situation de leurs travailleurs (adresse, manière de se déplacer, etc.) mais n'ont pas de vue d'ensemble. Or, ce travail permet, dans de nombreux cas, d'aider le travailleur à résoudre ses difficultés de mobilité ou de l'orienter vers d'autres solutions. Une entreprise de travail adapté flamande expliquait qu'elle effectuait ce type de diagnostic rapide avec ses travailleurs avant même de les engager. « *Il est inutile d'engager quelqu'un si elle doit se réveiller tous les matins à 5h pour commencer à 8h à travailler. Elle va résister un petit temps et puis la personne va partir* ».

Depuis 2003, le cadre légal fédéral oblige toutes les entreprises privées et publiques qui emploient plus de 100 travailleurs à effectuer tous les trois ans un diagnostic sur les déplacements domicile – lieu de travail de l'ensemble de leur personnel. D'ici le 15 janvier 2009, ces entreprises doivent répondre à une enquête et doivent en outre établir un diagnostic pour chacune de leurs unités d'établissement qui compte en moyenne au moins 30 travailleurs, ainsi que pour l'unité d'établissement principale (quel qu'y soit le nombre de travailleurs). En Région bruxelloise, les entreprises qui emploient plus de 200 personnes sur un même site sont tenues, depuis 1999, d'établir un plan de déplacements d'entreprise. Ce PDE comporte deux phases: tout d'abord un diagnostic de la mobilité, suivi d'un plan d'action concret qui doit être exécuté et régulièrement actualisé. Ces deux obligations ne devraient-elles pas s'étendre aux plus petites entreprises, après adaptation pour ne pas demander un travail administratif trop conséquent et inutile ?

## Information et sensibilisation

En fonction du diagnostic établi, différentes pistes d'actions vont se profiler qui ne seront pas les mêmes d'une entreprise à l'autre. Il en est pourtant une qui semble essentielle pour tous, c'est l'information et la sensibilisation. Cette étape est d'autant plus cruciale avec des personnes en situation de précarité qui éprouvent souvent plus de difficultés à trouver les bonnes informations. Elle se traduit par la mise à disposition de tous des horaires de bus et de train, des grèves annoncées et des changements d'horaires, des possibilités de co-voiturage, etc. Les incitants financiers existants, notamment pour les déplacements à vélo, devraient également être diffusés. Les derniers accords interprofessionnels progressent à chaque fois sur cette question. Pour chaque étape (diagnostic, information, et.c), la volonté du ou des dirigeants est bien entendu cruciale. De nombreuses mesures en faveur de la mobilité douce restent encore souvent peu connues des entreprises. Informer ses travailleurs et ses stagiaires nécessite dès lors de s'informer d'abord soi-même, ce qui exige d'y prendre le temps et l'énergie nécessaire.

Au delà de l'information, la sensibilisation est tout aussi importante à mettre en place : sensibilisation à l'impact de la mobilité sur l'environnement, mais aussi sur le stress des travailleurs, la qualité du travail, la santé, etc. Une sensibilisation au coût de la mobilité et une comparaison de ces coûts pour chaque moyen de transport est également centrale. De nombreux outils existent déjà et peuvent facilement être utilisés et/ou adaptés pour initier le débat au sein de l'entreprise (voir encadrés « outils » en fin d'article).

### Projet DAMIER

La situation de la Province du Luxembourg en matière de mobilité est particulièrement difficile : distances importantes, zones peu ou pas desservies par les transports en commun, horaires de transports peu adaptés aux horaires de travail, conditions climatiques souvent difficiles, etc. Ces particularités sont évidemment de nature à renforcer l'exclusion des personnes financièrement fragilisées qui ne disposent pas des moyens suffisants d'être mobiles. Pour y faire face, le projet DAMIER ou Dispositif d'Accès à la Mobilité Immédiate pour l'Emploi en Région Rurale, a été mis en place par l'asbl ForCa. Née d'une collaboration entre la CSC et la FGTB, cette asbl est active dans la formation à la conduite automobile dans toute la Province du Luxembourg. D'autres partenaires ont contribué au projet : SOS Dépannage, CREDAL-PLUS et TRACE !. L'objectif de DAMIER est de répondre à des besoins parfois urgents en matière de mobilité par la mise en place de plusieurs outils.

L'un de ces outils consiste en deux formations. La première permet aux participants de développer leur mobilité par une meilleure connaissance de l'offre de transport (TEC, SNCB, initiatives locales, etc.), et d'apprendre à gérer le coût, l'espace et le temps de leur mobilité. La deuxième formation est destinée à augmenter les chances d'accès des demandeurs d'emploi au marché du travail en précisant la relation mobilité/emploi, en présentant les alternatives à la voiture et en proposant l'apprentissage du permis théorique.

Un second outil, particulièrement performant, est une banque de données dynamique accessible par Internet qui reprend de manière exhaustive, pour plus de 750 localités luxembourgeoises, toute information utile sur les différents modes de transport.

Un troisième outil consiste en des cours théoriques de préparation à la conduite automobile en filière libre. Un cours de type long a été développé avec le concours de Lire et Ecrire pour des personnes ayant des difficultés de langue ou de mémorisation.

Un quatrième outil, la Job-mobile, est un service destiné à apporter une aide immédiate à des demandeurs d'emploi ou des travailleurs qui ne disposent pas des moyens suffisants pour se déplacer vers un emploi, une formation, ou tout lieu utile pour leur projet professionnel. La Job-Mobile circule sur 10 communes et propose des courses au prix de 0.20 € par km parcouru avec l'usager.

Enfin, le partenariat avec Credal permet à DAMIER de proposer aux candidats intéressés un accompagnement dans la demande d'un prêt social en vue d'acheter un véhicule d'occasion ou de payer les frais liés au permis de conduire.

Plus d'infos : [www.damier.be](http://www.damier.be)

## **Education**

Les habitudes sont souvent très tenaces et l'information et la sensibilisation ne suffisent pas toujours à les faire changer. Par ailleurs, si les gens ont peur d'être perdus dans une gare et de ne pas savoir trouver les bonnes informations, ce n'est pas le seul accès aux horaires qui va leur donner confiance. Aider et accompagner les gens à se déplacer avec des transports en commun, leur apprendre à rouler à vélo dans la circulation, les accompagner pour qu'ils obtiennent leur permis de conduire, sont donc souvent des étapes indispensables, particulièrement avec des publics fragilisés.

Intégrer les travailleurs à la réflexion sur la mobilité est une manière évidente de les « éduquer ». L'entreprise Xylowatt réfléchit par exemple avec ses travailleurs à des moyens efficaces pour favoriser financièrement les personnes qui optent pour un vélo de société (vélo pliable, abonnement de train et Stib complètement remboursé, etc.) plutôt que pour la voiture de société.

Mais « éduquer » ses travailleurs et stagiaires à une mobilité plus douce passe aussi inévitablement par l'exemple. Si le directeur et tous les formateurs d'une EFT arrivent seuls dans une grosse voiture au travail, il est quasi certain que les stagiaires vont y voir un « modèle de réussite » et aspirer à y accéder. Les convaincre de l'utilité de venir à vélo, à pied ou en bus au travail sera dès lors difficile, voire carrément vain.

## **Organisation des solutions de transport**

Face aux difficultés rencontrées et mises en évidence par le diagnostic, il semble qu'il est souvent nécessaire de combiner la sensibilisation et l'accompagnement à la mise en place de solutions réelles de mobilité. Certaines solutions existent déjà et peuvent être « activées » par l'entreprise. C'est, par l'exemple, l'inscription à une base de données de co-voiturage, la prise d'un abonnement chez Cambio, etc. Cambio peut offrir une solution pour des entreprises qui doivent, pour leur activité, posséder un parc de véhicules. Avoir le nombre exact de voitures par rapport aux déplacements effectués est souvent difficile. Il y a dès lors souvent des véhicules qui sont peu utilisés ou au contraire, quelques déplacements qui ne peuvent être réalisés par manque de véhicule. La « voiture à la demande » qu'offre Cambio peut donc tout à fait offrir une réponse à cette problématique. Il faut bien évidemment, pour ce faire, être situé près d'une station Cambio.

Lorsque les solutions « toutes faites » n'existent pas, l'entreprise peut les développer elle-même. La mutualisation des besoins avec d'autres entreprises voisines peut alors être une réponse au coût que certaines actions représentent. Mettre en place un minibus « privé » pour assurer le ramassage des travailleurs dont les horaires et les zones d'habitation coïncident, imaginer un système de voitures partagées entre les différentes entreprises (sur le principe de Cambio), développer des infrastructures communes (douches, abris vélos, etc.) sont quelques pistes. L'entreprise peut aussi penser à offrir à ses employés des vélos de société avec un service d'entretien. Il est évident que toutes ces solutions coûtent cher. Mais l'« autosolisme » a également un coût très important en termes de parking comme le démontre le tableau ci-dessous. De plus, quelques incitants fiscaux ont été développés, comme l'amortissement fiscal des minibus dans le cadre d'un transport collectif domicile-travail pouvant aller jusqu'à 125%.

## Ordre de grandeur du coût des places de stationnement

Mode	Aménagement	Coût d'une place	Surface d'une place
Vélo	Arceau posé	50 €	0,8 m <sup>2</sup>
	Parking vélo couvert	600 €	0,8 m <sup>2</sup> *
Automobile	Parking le long du trottoir	très variable	10 m <sup>2</sup>
	Parking en surface	2 500 €	25 m <sup>2</sup> *
	Parking souterrain	15 000 €	25 m <sup>2</sup> *

\* Accès compris

Source : Dossier spécial coûts, Vélocité n° 88, déc. 2006

Des pistes plus accessibles sont la réservation des places de parking les plus proches de l'entreprise aux personnes qui pratiquent le co-voiturage, l'adaptation des horaires de travail en fonction des moyens de transport en commun, etc.

Il est certain que l'entreprise ne peut pas résoudre tous les problèmes de mobilité à elle seule, étant donné le coût et l'investissement humain que cela peut parfois représenter. Il est donc essentiel qu'elle puisse prendre contact avec la ville ou la commune et les différentes sociétés de transport (STIB ou TEC, Cambio, etc) pour voir comment il est possible de développer de nouvelles infrastructures (mise en place d'un arrêt de bus, développement d'une station Cambio, réalisation de pistes cyclables, etc.). Des solutions peuvent également être développées localement par des associations, des syndicats, des Missions régionales, etc. avec qui des partenariats peuvent alors être noués. Un exemple est l'asbl SOS dépannage de Mouscron qui a développé un service de location de mobylettes pour des personnes demandeuses d'emplois, des intérimaires et autres personnes qui bénéficient de contrats de travail précaire. L'asbl loue 60 mobylettes, soit selon une formule « au mois » (60€ de location par mois comprenant une assurance et l'entretien de la mobylette), soit selon une formule « location-achat » (150€ pendant 12 mois). Ce service offre un réel coup de pouce aux personnes qui connaissent des difficultés pour se déplacer dans le cadre de leur travail ou de leur recherche d'emploi. Mais il demande une logistique solide et surtout un soutien financier des pouvoirs publics ou des partenaires impliqués, car l'activité n'est pas rentable en soi. Le coût est volontairement bas et les difficultés à obtenir le paiement (voir le retour des mobylettes) sont importantes.

## Point vélo

La SNCB Holding a lancé un projet de « Points vélos » dans les gares les plus importantes de Belgique. Il s'agit d'un service proposé par des entreprises d'économie sociale, de gardiennage des vélos stationnés aux gares et d'entretien du parking vélo. Des services de petites réparations et d'entretien, ainsi que la location de bicyclettes, peuvent également être proposés. Ce projet, soutenu par la Loterie nationale, a permis de développer dix « Points vélos » en Flandres et deux sur Bruxelles. En Wallonie, le projet, mené par SAW-B et Provélo, a démarré avec une étude de faisabilité et la recherche de structures potentiellement porteuses de ce type d'initiatives.

## Aides et incitants

Les incitants financiers représentent souvent un argument important pour faire évoluer les habitudes. Il en existe pourtant encore peu et leur publicité reste trop faible. L'indemnité vélo en est une. Elle permet à l'employeur d'octroyer un avantage aux membres de son personnel qui utilisent la bicyclette pour parcourir la totalité ou une partie de la distance entre leur domicile et leur lieu de travail. Cette indemnité est exonérée d'impôt à concurrence de 0,15 euro du kilomètre<sup>4</sup>. Cela peut représenter un joli petit montant en fin d'année pour le travailleur. S'il parcourt par exemple 5 km tous les jours, aller et retour, il peut obtenir jusqu'à 330€ à la fin de l'année (10 km X 220 jours X 0,15 = 330 € / an). L'incitant reste toutefois trop faible pour convaincre quelqu'un d'abandonner la voiture pour se tourner

<sup>4</sup> Cette réglementation est entrée en vigueur à partir de l'exercice 1998 (impôt sur les revenus de 1997), en vertu de la loi du 8 août 1997.

vers le vélo. Il représente plutôt un « bonus » pour les cyclistes qu'un réel encouragement à changer les habitudes.

Un autre incitant a été mis en place le 1<sup>er</sup> janvier 2005. Les entreprises du secteur privé ont la possibilité depuis lors d'offrir à leur personnel la gratuité du transport en commun (chemin de fer en deuxième classe, transport en correspondance organisé par la STIB). Elles doivent, pour se faire, remplir deux conditions : d'une part, conclure une convention de « tiers-payant » avec la SNCB (et ce au plus tard le 30 octobre de l'année N-1), et d'autre part, prendre en charge au moins 80% du prix de la carte de train au 1<sup>er</sup> janvier de l'année N. Les 20% restant sont pris en charge par la SNCB. Selon la SNCB, ce projet aurait un impact relativement important mais aucun chiffre n'a pu être obtenu pour étayer ces dires.

## En guise de conclusion

Il est difficile aujourd'hui d'ignorer les dégâts environnementaux qu'engendrent nos modes de consommation et nos modes de déplacement. La pollution atmosphérique créée par nos voitures est de plus en plus visible, et pourtant, les mentalités et habitudes en terme de mobilité semblent extrêmement difficiles à changer. La voiture reste toujours un symbole à la fois de réussite et de confort, de liberté. Elle devient pour beaucoup un prolongement de notre maison où nous avons envie de nous sentir bien. D'où une certaine difficulté à accepter, par exemple, qu'un auto-stoppeur vienne nous déranger dans ce « cocon ».

Nous l'avons vu, des centaines d'outils (brochures, tableurs, incitants financiers, etc.) ont été développés ces dernières années mais beaucoup d'entre eux ne sont pas ou très peu utilisés. Les entreprises et les citoyens commencent petit à petit à bouger mais dans une grande majorité des cas, seule semble fonctionner la contrainte financière (augmentation du coût du carburant) ou légale. Par ailleurs, beaucoup d'idées reçues circulent encore et font bonne cause avec notre immobilisme (il pleut toujours en Belgique, les villes wallonnes sont trop vallonnées, etc.). Mais il n'existe surtout aucune volonté politique forte de faire changer les choses. Les incitants sont trop peu nombreux, l'offre de transports en commun – surtout en Wallonie – reste nettement insuffisante et les infrastructures (pistes cyclables, bandes réservées au bus, etc.) quasi inexistantes ou mal conçues à certains endroits. Les choses avancent heureusement dans certaines villes mais la voiture règne encore en maître dans beaucoup d'entre elles.

Pourtant, la voiture reste le moyen le plus cher de se déplacer. Dès lors, développer des solutions alternatives, plus durables mais aussi moins coûteuses profiterait à tous, toutes situations financières et sociales confondues. Les entreprises d'économie sociale ont donc tout intérêt à s'attaquer au problème et à soutenir des projets de mobilité durable. Des solutions de court et moyen termes doivent être trouvées pour permettre aux personnes fragilisées d'avoir accès à une mobilité minimale, pour qu'elles puissent notamment trouver du travail. Mais les entreprises d'économie sociale et leurs travailleurs et bénéficiaires doivent réfléchir à long terme. Il est également nécessaire qu'ensemble nous puissions défendre auprès des pouvoirs publics la mise en place et l'amélioration des infrastructures (pistes cyclables, transport en commun, etc).

Enfin, la mobilité durable est un secteur porteur d'emplois. Des projets devront demain être développés pour répondre aux nouveaux besoins. L'économie sociale, souvent pionnière, a tout intérêt à se lancer dès aujourd'hui dans la mise en place de structures offrant des solutions adaptées, seule ou en partenariat avec d'autres entreprises à finalité sociale ou des pouvoirs publics locaux.



## Des outils de diagnostic

Un diagnostic de mobilité poursuit trois objectifs : fournir un inventaire et une analyse des déplacements des travailleurs, une analyse de l'accessibilité de l'entreprise et une évaluation des mesures déjà prises.

- Diagnostic fédéral des déplacements domicile travail :

[http://www.mobilit.fgov.be/data/forms/mobil/WWW\\_enquete\\_FR\\_08.doc](http://www.mobilit.fgov.be/data/forms/mobil/WWW_enquete_FR_08.doc)

- Un formulaire de diagnostic est également accessible sur le site de l'IBGE à l'adresse : [http://www.bruxellesenvironnement.be/uploadedFiles/Contenu\\_du\\_site/Professionnels/Formulaires/Mobilite\\_\(PDE\)/PDE\\_form\\_phase1.doc?langtype=2060](http://www.bruxellesenvironnement.be/uploadedFiles/Contenu_du_site/Professionnels/Formulaires/Mobilite_(PDE)/PDE_form_phase1.doc?langtype=2060)

- L'IBGE propose un outil cartographique « GISMOB », téléchargeable sur leur site. Cette application permet de visualiser la localisation de votre personnel et les modes de transport utilisés. Ces informations sont en effet essentielles pour choisir les mesures les plus adaptées à votre entreprise et pour établir des priorités.

<http://www.bruxellesenvironnement.be/Templates/Professionnels/Informer.aspx?id=1598&langtype=2060>

Ces outils donnent essentiellement une idée quantitative de la mobilité des travailleurs (combien de personnes utilisent tel ou tel moyen de transport, etc.). Il semble donc important de les compléter en prenant le temps d'écouter les travailleurs sur les obstacles qu'ils rencontrent dans leur mobilité (problèmes de santé, illettrisme, garde d'enfants, etc.).

A noter également :

- Brochure de la CSC « Le diagnostic des déplacements domicile lieu de travail. Nous sommes tous concernés » téléchargeable à l'adresse suivante :

[http://www.csc-en-ligne.be/Images/brochure%20enquete\\_tcm22-79738.pdf](http://www.csc-en-ligne.be/Images/brochure%20enquete_tcm22-79738.pdf)

## Des outils de sensibilisation et d'information

- Brochure de la CSC « Le coût du déplacement des personnes ». [http://www.csc-en-ligne.be/Images/mobilit%C3%A9-cout-2006\\_tcm22-102014.pdf](http://www.csc-en-ligne.be/Images/mobilit%C3%A9-cout-2006_tcm22-102014.pdf)

- Brochure de la Cellule de mobilité de la FGTB wallonne « Aller au travail autrement. Les clefs de l'intermodalité ». <http://cepag.all2all.org/pn/apps/pnupcase/images/mobilite2.pdf>

- Brochure « Douze idées reçues sur la voiture » proposée par Inter-environnement Wallonie et les cellules mobilités de la FGTB et de la CSC. [http://www.iewonline.be/document/voiture\\_12idees.pdf](http://www.iewonline.be/document/voiture_12idees.pdf)

- Les Fiches d'Accessibilité Multimodale contiennent, pour chaque lieu, les horaires des transports en commun, les arrêts de transport en commun, la station de taxi près de la gare, les correspondances entre trains et bus, les itinéraires piétons et cyclistes depuis la gare, les itinéraires pour les voitures, la durée des trajets, les parkings pour vélos et pour voitures, l'accessibilité du bâtiment aux personnes à mobilité réduite, les coordonnées du site envisagé et une carte reprenant toutes ces informations. L'objectif de ces FAM est de faciliter l'accès des personnes au site et de faire mieux connaître les alternatives à la voiture. De telles fiches peuvent être réalisées au sein de votre entreprise avec vos travailleurs. Plus de 270 fiches existent déjà pour la Wallonie et sont reprises dans un catalogue disponible à l'adresse suivante :

[http://mobilite.wallonie.be/opencms/opencms/fr/formation\\_information\\_sensibilisation/fam/wallonie/index.html](http://mobilite.wallonie.be/opencms/opencms/fr/formation_information_sensibilisation/fam/wallonie/index.html)

- Le Centre de Diffusion et de Documentation sur la Mobilité propose un catalogue en ligne de documents et ouvrages sur la mobilité. Il permet d'effectuer soi-même des recherches. Le

CDDM peut également réaliser pour vous des recherches documentaires sur n'importe quel sujet lié à la mobilité... Pour plus d'infos :

[http://mobilite.wallonie.be/opencms/opencms/fr/formation\\_information\\_sensibilisation/cddm/](http://mobilite.wallonie.be/opencms/opencms/fr/formation_information_sensibilisation/cddm/)

- En Région de Bruxelles capitale, un site avec tous les renseignements nécessaires pour des cyclistes ou futurs cyclistes : [http://www.velo.irisnet.be/index\\_fr.htm](http://www.velo.irisnet.be/index_fr.htm), de même que la brochure « A vélo au boulot » accessible au lien suivant : [http://www.velo.irisnet.be/download/a\\_velo\\_au\\_boulot.pdf](http://www.velo.irisnet.be/download/a_velo_au_boulot.pdf)

### **Des outils d' « éducation » à la mobilité**

Provélo propose une formation intitulée « A vélo dans le trafic ». Cette formation comprend 1 heure de théorie et 2 heures d'exercices pratiques dans la circulation en individuel et en petit groupe (10 personnes maximum), au départ de l'entreprise. Pour chaque participant : une carte cyclable et des conseils d'itinéraire (domicile-travail, trajet de service) sont fournis. L'asbl propose également depuis peu un miniLeasing qui comprend la location, l'entretien, la livraison et une formation courte avec 10 vélos pliants pendant 2 semaines.

Plusieurs projets d'accompagnement à l'obtention du permis théorique et/ou pratique sont développés. Les asbl SOS dépannage offrent par exemple ce type de formation.

### **Quelques adresses et partenaires utiles**

ASBL Taxistop – <http://www.carpoolplaza.be>

En province de Luxembourg - <http://www.luxcovoiturage.be/> et <http://www.damier.be>

Cambio - <http://www.cambio.be>

TEC – <http://www.infotec.be>

STIB – <http://www.stib.be>

SNCB – <http://www.sncb.be>