



DIAGNOSTIC MOBILITÉ

Réfléchissez à vos déplacements domicile-travail

| Supplément au *Syndicaliste* n° 804 | 15 mai 2014 |

Bimensuel édité par la Confédération des Syndicats Chrétiens | Chaussée de Haecht, 579 - 1031 Bruxelles | Bureau de dépôt Bruxelles X |



Le diagnostic mobilité dans notre action syndicale

En juin aura lieu le diagnostic fédéral triennal des déplacements des travailleurs entre leur domicile et leur lieu de travail (organisé pour la quatrième fois déjà). Ce diagnostic doit permettre au Service public fédéral Mobilité et Transport (SPF MT) d'atteindre deux objectifs, avec l'aide des partenaires sociaux.

D'une part, l'enquête sur les déplacements domicile-travail est destinée à rassembler des informations à grande échelle sur les déplacements des travailleurs entre leur domicile et leur lieu de travail. Ces données doivent servir à la gestion et à l'évaluation de la politique de la mobilité à tous les niveaux politiques. D'autre part, nous voulons encourager le débat sur la mobilité au sein des institutions publiques par le biais de la concertation sociale. Cette concertation entre employeurs et travailleurs doit permettre de prendre des décisions en vue d'une mobilité plus durable: diminuer l'utilisation de la voiture individuelle pour les déplacements domicile-travail ou privilégier les transports en commun et le vélo pour se rendre au travail.

Il est positif de constater qu'une série de nouveautés importantes ont été ajoutées au diagnostic. Ainsi, un outil internet permet désormais de faire compléter une partie de l'enquête par les travailleurs eux-mêmes.

En ce qui concerne le feed-back aux employeurs, il est prévu de mettre à leur disposition pour fin 2015 un rapport personnalisé établi sur la base du diagnostic 2014. Ce rapport avancera une série de mesures possibles, dont quelques «quick wins» («gains rapides»), des mesures que l'employeur peut adopter à court terme. Chaque employeur recevra également dès juin 2014 un rapport personnalisé avec les résultats des enquêtes 2005-2008-2011.

Voilà qui peut vous aider dans votre action syndicale!

La circulation automobile semble avoir atteint ses limites. Malgré un réseau routier étendu, des heures innombrables sont perdues dans les embouteillages, des commandes ne sont pas livrées à temps, les travailleurs arrivent stressés à leur travail..., sans compter les effets sur notre environnement. Pensez à l'influence de la pollution de l'air (particules fines, gaz à effet de serre, etc.) sur notre santé et au changement climatique. Tous ces facteurs ont un impact négatif sur notre bien-être et

sur notre économie. Nous devons mieux exploiter les alternatives à l'utilisation de la voiture individuelle, avec l'aide des employeurs et des travailleurs.

Un instrument utile?

Un large consensus se dégage pour estimer que le diagnostic constitue désormais un instrument très utile, qui offre de nombreux avantages. Il génère des données sur le comportement des travailleurs navetteurs et sur l'accessibilité des lieux de travail pour un tiers de la

population active belge. Les entreprises sont également tenues de soumettre le formulaire d'enquête complété au conseil d'entreprise (CE), ce qui doit permettre de lancer un débat sur la mobilité entre les syndicats et les employeurs au niveau de l'entreprise. Dernier avantage, la base de données permet d'observer les évolutions au fil du temps puisque le diagnostic est organisé tous les trois ans. Cette base de données a aujourd'hui prouvé son utilité sur le plan de la recherche scientifique visant à servir d'appui à la politique.

Comment fonctionne le diagnostic?

Toutes les entreprises et les institutions publiques qui occupent en moyenne plus de 100 travailleurs doivent réaliser ce diagnostic, et ce pour chacune de leurs unités d'établissement comptant en moyenne au moins 30 travailleurs. Un courrier sera envoyé aux différents employeurs au cours de la première quinzaine du mois de juin.

À partir du questionnaire (1), les entreprises et institutions concernées doivent collecter des données au sujet des déplacements domicile-travail de leurs travailleurs. Pour la validation des don-



La circulation automobile provoque des ravages environnementaux et de santé publique, mais aussi économiques.

nées, elles doivent demander l'avis du CE ou du CPPT. À défaut, elles doivent demander l'avis de la délégation syndicale. S'il n'y en a pas, les résultats sont communiqués aux travailleurs.

L'employeur doit ensuite transmettre les données au gouvernement fédéral qui les collecte pour toute la Belgique dans une banque de données centralisée.

En échange des données, les entreprises et institutions – y compris les délégués syndicaux ou les travailleurs – reçoivent un avis personnalisé sur les mesures possibles pour améliorer la qualité des déplacements entre le domicile et le lieu de travail et les rendre plus durables. Ces mesures pourront être prises avec ou sans la collaboration des entreprises situées à proximité ou des sociétés de transports en commun comme la Stib, De Lijn et la SNCB.

Le questionnaire comporte une partie à compléter obligatoirement et une partie libre. Dans la zone obligatoire, l'employeur doit fournir les informations suivantes:

- l'organisation du temps de travail;
- la répartition des travailleurs en fonction de leur domicile (jusqu'au niveau de la rue) en fonction de leur mode de déplacement principal;
- l'accessibilité du lieu de travail;
- les mesures déjà prises par l'employeur sur le plan de la gestion de la mobilité;
- une description des problèmes de mobilité spécifiques de l'entreprise ou de l'institution.

Les données ont trait uniquement aux déplacements domicile-travail des travailleurs. Le transport de marchandises ou le transport commercial organisés par ou pour l'entreprise ne sont donc pas pris en compte dans l'enquête. Les intérimaires et autres travailleurs qui n'ont pas de contrat avec l'employeur de l'entreprise, mais qui passent plus de la moitié de leurs journées de travail dans l'unité d'établissement, sont inclus dans les effectifs de l'entreprise concernée pour la réalisation du diagnostic.

(1) Vous trouverez sur Internet (thèmes et campagnes – mobilité) le questionnaire définitif 2014.

Concertation sociale sur la mobilité

Comme nous l'avons déjà mentionné, les données collectées ne doivent pas uniquement être transmises à l'administration fédérale; elles doivent aussi obligatoirement faire l'objet d'une discussion et d'une validation au niveau du CE. Autre nouveauté importante: les résultats des enquêtes précédentes seront mis à disposition sous la forme d'un rapport personnalisé. Cette comparaison peut permettre de lancer la discussion sur la mobilité et de faire ainsi pression sur la direction afin qu'elle prenne des mesures pour améliorer les déplacements domicile-travail.

À défaut d'un CE, cette tâche incombe à la délégation syndicale (DS). Lorsqu'il n'y a pas de DS dans l'entreprise, les travailleurs doivent au minimum être informés de l'analyse des données. Dans les institutions publiques également, le diagnostic doit faire l'objet d'une discussion au sein de l'organe de concertation compétent. Les représentants des travailleurs doivent être consultés par l'employeur dans les deux mois suivant la fin de la collecte de données et formuler un avis. Veillez à ce que cette exigence soit respectée.

Le diagnostic offre en effet l'occasion unique de lancer un débat au

sein de l'entreprise ou de l'institution au sujet de la problématique de la mobilité et de prendre des initiatives pour améliorer les déplacements entre le domicile et le lieu de travail. Surtout dans les entreprises/institutions où l'employeur refuse d'entamer des discussions à ce sujet, la collecte d'informations obligatoire peut constituer un levier pour une meilleure concertation sociale au sujet de la mobilité. À terme, la concertation peut déboucher sur un plan de déplacements d'entreprise ou une CCT d'entreprise sur la mobilité avec à la clé, des interventions patronales plus élevées dans les transports publics ou des compensations plus importantes pour les déplacements à vélo. En tout cas, dans chaque entreprise ou institution, il y a des arguments solides pour placer le thème des déplacements domicile-travail en haut de l'agenda de la concertation sociale: mauvaise accessibilité de l'unité d'établissement, places de parking insuffisantes, horaires de travail mal adaptés aux transports en commun, accidents du travail sur le trajet de et vers l'entreprise, besoin d'abris couverts pour stationner les vélos ou nécessité d'avoir des douches...



La comparaison avec les résultats des enquêtes précédentes peut permettre de lancer la discussion sur la mobilité et de faire pression sur la direction pour améliorer les déplacements domicile-travail.

Résultats du diagnostic fédéral 2011 au sujet des déplacements domicile - travail

Le diagnostic fédéral précédent au sujet des déplacements domicile-travail, réalisé en 2011 par le SPF Mobilité et Transports, a clairement montré que 67% des travailleurs en Belgique se rendent au travail en voiture individuelle. Près de 3,5 % ont recours au covoiturage. Environ 9,6% des travailleurs utilisent le train pour leurs principaux déplacements. Une proportion de 6,5% a recours aux services des entreprises de transport régionales soit le bus, le tram ou le métro pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail. Par ailleurs, 8,7% se rendent au travail en vélo, 2,3% à pied, 1,4% en vélomoteur ou en moto et presque 1% utilise les transports collectifs mis en place par l'employeur. Ces chiffres diffèrent à peine des chiffres de 2008. Les petites différences relevées sont imputables à une répartition différente du nombre d'enquêtes par Région.

Différences en fonction des Régions

En analysant individuellement les chiffres de la Flandre, on observe environ les mêmes tendances que pour la

Belgique dans son ensemble. Néanmoins, force est de constater que la proportion de cyclistes continue de s'accroître. Avec 13,9% de cyclistes, la Flandre parvient à restreindre l'utilisation de la voiture de manière plus importante que la Wallonie. La diminution par rapport à 2008 du nombre de personnes qui font du covoiturage est toutefois plus marquée en Flandre (de 4,5% à 3,6%).

Les transports en commun remportent le plus grand succès chez les travailleurs actifs dans la Région bruxelloise. Ainsi, 34% des personnes travaillant à Bruxelles se rendent au travail en train et 17% utilisent le bus, le tram ou le métro. Bruxelles constitue en effet une jonction dans le réseau ferroviaire belge et nombreux sont les organismes publics offrant à leurs collaborateurs la gratuité totale (ou quasi-totale) des transports en commun. En Flandre, la proportion des transports en commun dans les déplacements domicile-travail est beaucoup plus faible. À peine 4,5% des travailleurs prennent le train et 4% se déplacent en bus ou avec le tram. Toutefois, dans les agglomérations urbaines, on observe une légère augmentation de l'utilisation des transports en commun, principalement dans les villes de Louvain et de Liège, dont certaines gares ont récemment été rénovées.

En Wallonie, aucun moyen de transport n'arrive à concurrencer suffisamment l'utilisation de la voiture individuelle. En 2011, l'utilisation de la voiture individuelle (ou familiale) représentait 82,4% des déplacements, une augmentation importante par rapport aux 79,3% de 2008. Vis-à-vis de la moyenne belge, un nombre un peu plus élevé de personnes a recours au covoiturage et plus de personnes se rendent au travail à pied.

Le vélo ne s'est pas encore réellement imposé en Wallonie. Le nombre de cyclistes y est retombé au niveau de 2005 (1,3%). L'utilisation du vélo reste

surtout un phénomène répandu en Flandre, avec une proportion relative de 13,9%. Le paysage (plat ou vallonné) joue certainement un rôle majeur. D'autres facteurs qui expliquent ce phénomène sont l'aménagement des routes (environnements favorables aux cyclistes), la densité de la circulation et les distances entre le domicile et le lieu de travail.

Les villes flamandes ne s'en sortent pas mal sur ce plan. Parmi les villes de moyenne à grande, Turnhout occupe la première place avec 24,9%, dépassant Bruges de très peu (24,7%). Les villes côtières s'en sortent bien aussi, principalement la ville de Blankenberge (34,9%).

À Bruxelles, le vélo ne joue qu'un rôle marginal dans les déplacements domicile-travail (1,9%), bien que la tendance soit à la hausse.

Différences en fonction du régime de travail (et du statut)

L'horaire de travail a une influence importante sur les modes de transport utilisés par les travailleurs. Ainsi, le covoiturage connaît plus de succès auprès des travailleurs qui ont un horaire fixe ou qui travaillent en équipes. Le recours aux transports en commun est souvent moins évident dans de tels cas, surtout lorsque leurs horaires ne correspondent pas parfaitement aux horaires de travail. Les horaires flottants jouent plus à l'avantage des transports en commun, tandis que les horaires irréguliers favorisent les modes de transport individuels. Les personnes qui travaillent la nuit utilisent presque exclusivement la voiture. L'évolution de la répartition moyenne peut donc s'expliquer partiellement par les évolutions au niveau des régimes horaires des travailleurs. Ainsi, nous constatons que le nombre d'horaires fixes et le travail en équipes ont diminué de 8,9% entre 2008 et 2011 et que, pour la même période, le covoiturage a diminué de 14,6%. Nous



En 2011, environ 9,6% des travailleurs utilisaient le train pour leurs déplacements domicile-travail.



assistons aussi à une augmentation du nombre de travailleurs avec des horaires irréguliers. Dans leur cas, les modes de transport individuels (voiture, vélo...) sont les plus adéquats.

Distance moyenne

La distance moyenne entre le domicile et le lieu de travail s'élève à 15,5 km en Wallonie et 15,1 km en Flandre, contre 26,7 km pour la Région de Bruxelles-Capitale (RBC). En règle générale, ce sont surtout les travailleurs occupés dans des grandes villes qui effectuent de longs déplacements entre leur domicile et leur lieu de travail.

Lorsque la distance moyenne des déplacements domicile-travail dans une entreprise ou une institution publique est de 0 à 5 km, l'utilisation du vélo ou les déplacements à pied sont les plus fréquents, ce qui semble évident. Nous devons toutefois constater que, pour des déplacements moyens aussi courts, plus de 60% des travailleurs viennent quand même en voiture. Cette situation pourrait s'expliquer par le fait que les déplacements domicile-travail sont souvent combinés à d'autres déplacements (courses, enfants à conduire à l'école...). Autre constatation, lorsque la distance moyenne dépasse les 30 km,

l'utilisation de la voiture (seul ou avec famille) commence à diminuer sensiblement au profit du train.

Lien avec le stress au travail

Le temps consacré aux déplacements vers le lieu de travail a aussi une influence sur le stress au travail et sur l'équilibre entre vie professionnelle et vie privée. Les travailleurs qui consacrent beaucoup de temps aux déplacements domicile-travail sont plus enclins à souffrir de stress au travail et éprouvent (en moyenne) plus de difficultés à combiner vie professionnelle et vie familiale.

Les nouveautés de 2014

Première nouveauté importante de 2014 par rapport à 2011: les employeurs vont recevoir un rapport personnalisé avec les résultats des enquêtes précédentes. Sur cette base, la procédure permet de lancer une discussion approfondie sur la mobilité des travailleurs.

Le SPF Mobilité et Transports a ajouté deux autres nouveaux instruments informatiques pour essayer de limiter la charge de travail pour les entreprises: une application internet pour compléter le formulaire d'enquête proprement dit et un nouvel outil d'enquête interne facilitant la collecte des données (pour le tableau 3.2.).

Par rapport à 2011, le formulaire d'enquête (provisoire) comprend une série de nouveautés. Les plus interpellantes sont les suivantes:

- Quelques simplifications ont été apportées, notamment au point 2. «Organisation du temps de travail». L'ancien tableau avec les horaires flottants quart d'heure par quart d'heure ne figure plus dans le formulaire d'enquête provisoire. Il avait peu de valeur ajoutée.
- Une question a été ajoutée à propos du budget mobilité et du télétravail.
- Dans le passé, il fallait compléter les données relatives au mode de déplacement principal utilisé par les travailleurs pour les déplacements domicile-travail en fonction du code postal du domicile pour 90% des travailleurs qui utilisent le vélo ou les transports en commun. Il ne faudra désormais plus compléter ces données que pour minimum 40% des travailleurs (tous modes de déplacement confondus).

Pour veiller à ce que le pourcentage minimum de répondants (40%) puisse être respecté pour les entreprises et institutions publiques qui participent au diagnostic, le SPF Mobilité et Transports a développé un outil d'enquête interne qui

permet aux travailleurs de compléter eux-mêmes le tableau 3.2. du formulaire d'enquête. Les employeurs disposent ainsi plus facilement des données pour ce tableau.

Autre nouveauté, le SPF Mobilité et Transports va étendre le rapport personnalisé établi par unité d'établissement. On y trouvera non seulement des informations statistiques (sur le profil de l'entreprise), mais aussi des informations sur l'évolution des mesures en faveur d'une mobilité durable qui sont d'application dans l'entreprise. Ainsi que des informations pratiques (mesures recommandées en matière de mobilité avec, pour chaque mesure, les bénéfices à court terme («quick win»), les possibilités fiscales, des liens utiles, etc.).

Remarques

- Les rapports personnalisés ne seront transmis qu'aux personnes dont on dispose de l'adresse mail, c'est-à-dire aux personnes qui ont complété le diagnostic déplacements domicile-travail 2011. Ces personnes recevront du SPF Mobilité et Transports une note d'accompagnement reprenant les concepts utilisés dans le rapport (comme les «Quick Win» par exemple) et expliquant clairement que ce rapport a été établi afin de favoriser le dialogue social sur la mobilité au sein des entreprises et des institutions publiques. Dans l'esprit de l'article 15.1 de la loi du 20 septembre 1948 et de l'article 167 de la loi-programme du 8 avril 2003, ce rapport devrait en tout cas aussi être transmis aux organes de concertation.
- Avant le lancement et le remplissage du nouveau diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail en juin 2014, un rapport personnalisé, basé sur les résultats des éditions 2005, 2008 et 2011, devrait normalement être disponible pour les entreprises qui avaient alors participé.



L'avis du conseil d'entreprise ou du comité de concertation est obligatoire avant de valider l'enquête sur les déplacements des travailleurs.

Guide pratique pour aborder la mobilité dans l'entreprise

Le diagnostic fédéral est un tremplin intéressant pour parler des déplacements des travailleurs dans l'entreprise. Le CE doit donner son avis formel sur ce diagnostic mais, selon nous, le CPPT et la DS doivent aussi être concernés par les débats et propositions qui découlent de cette législation.

De leur côté les employeurs sont de plus en plus ouverts à de telles discussions: le prix des parkings est élevé, les accidents sur le chemin du travail restent nombreux, les embouteillages provoquent des retards, il devient difficile de recruter dans les endroits où la mobilité pose problème (congestion/pas d'accès transport en commun...), l'image de l'entreprise peut aussi en souffrir.

Au CE: partir des informations reçues du diagnostic

Quelle que soit la façon dont le questionnaire a été rempli, le CE devrait consacrer un temps raisonnable à la présentation des résultats. Quels sont les problèmes rencontrés dans notre entreprise, comment ces problèmes ont-ils évolué ces dernières années, quelles mesures ont déjà été prises pour résoudre ces problèmes et quelle évaluation faisons-nous de ces mesures?

Le CE peut également demander la mise en place d'un groupe de travail qui formule des propositions de prise en compte de ces résultats. Les nouveaux outils prévus dans le cadre de cette obligation (voir plus haut) prévoient de suggérer aux entreprises des pistes très concrètes sur l'organisation du travail, l'intervention de l'employeur, la mise à

disposition d'équipements (vélos, voitures partagées, etc.). Certaines de ces mesures relèvent plus particulièrement du CE:

- les changements liés aux horaires de travail (pour permettre le covoiturage par exemple ou pour avoir accès aux transports en commun);
- les changements dans l'organisation du travail (télétravail, travail à domicile...);
- les modifications du règlement de travail (organisation du covoiturage, règlement d'utilisation du vélo, possibilité de faire appel à une voiture partagée...);
- la formation des travailleurs: la formation à l'éco-conduite par exemple permet de réelles économies de carburant et induit une diminution des accidents;
- les coûts et les investissements financiers (infrastructures pour les modes doux, achat d'équipements, de vélos de services, abonnement à une banque de données, discussion sur un budget mobilité, coût des voitures de société...);
- des collaborations avec des entreprises voisines, avec les autorités;
- des choix de lieux de réunion en fonction de leur accessibilité;
- de la désignation d'un coordinateur mobilité et de la définition de ses tâches.

Au CPPT, mobilité et bien-être sont bien souvent liés

L'analyse des risques, mais également le plan global de prévention ou le plan annuel d'action, sont des outils qui devraient intégrer la mobilité. Le stress et la fatigue engen-



drés par les embouteillages par exemple peuvent représenter une préoccupation importante dans certaines entreprises.

Citons également ces autres points d'appui au CPPT:

- l'analyse des accidents liés à la mobilité des travailleurs: pas seulement les accidents sur le chemin du travail, mais également les accidents pendant l'exécution de son travail pour ceux et celles dont une partie du travail est effectué dans sa voiture.
- l'installation et le choix d'équipements tels que des douches, des vestiaires, des parkings, des vêtements sécurisés (casques vélos, vestes fluo...).
- des campagnes de sensibilisation du personnel: rencontre avec des opérateurs de transport, explication des systèmes de covoiturage, découverte de trajets vélo, participation à la semaine de la mobilité.

La DS: un espace de négociation pour améliorer et concrétiser les dispositions légales

La CCT n°19octies du 20 février 2009 remplaçant la CCT n°19ter du 5 mars 1991 et l'AIP 2009-2010 prévoient les modalités de l'intervention de l'employeur dans le prix du transport des travailleurs. Les secteurs prennent également de nombreuses dispositions.

En fonction de la CCT dont dépend l'entreprise, la DS dispose encore d'une marge de manœuvre utile pour améliorer et concrétiser ces dispositions: indemnité vélo, convention

tiers payant, indemnité covoiturage, changement d'horaires, suppression de la distance minimale de 5 km pour l'intervention patronale pour les transports en commun, intervention dans les frais de parkings à la gare, budget mobilité, combinaison voitures de société et abonnement transport en commun (Railease), télétravail.

Modification du lieu de travail: accompagner le changement

Quand une entreprise déménage, les réticences des travailleurs sont souvent importantes: comment vont organiser les nouvelles chaînes de déplacement, y a-t-il des transports en commun, allons-nous rencontrer de nouveaux embouteillages, le trajet va-t-il être plus coûteux?

Une modification importante de nos habitudes de déplacement est l'occasion de tester de nouveaux modes de transport et peut-être d'encourager d'autres modes que l'«autosolisme» (c.-à-d., le fait de se déplacer seul en voiture), mais pas dans n'importe quelles conditions! Pour que la mise en place d'alternatives soit un succès, il est essentiel d'impliquer et d'informer le personnel. Des expériences pilotes de covoiturage, des prêts de vélos, la réalisation d'une fiche d'accessibilité, l'accompagnement par des professionnels pour étudier son nouveau trajet, des modifications de l'organisation du travail, sont autant de mesures qui permettront d'accompagner le changement.

Un garage pour vélos au CHC Sainte Élisabeth

Le 21 mars, symboliquement avec l'arrivée du printemps, un local vélos a été inauguré au CHC-Sainte Élisabeth à Heusy. C'est l'aboutissement d'un travail de presque deux ans mené à l'initiative de l'équipe syndicale CNE.

En effet, la délégation CNE multiplie les actions mobilité au sein de l'institution. Sous son impulsion, un groupe de travail a été créé et la clinique a obtenu en 2013 le label «Tous vélo actifs 1 étoile» de la Région wallonne. L'objectif déclaré de la direction est d'obtenir quatre étoiles dans les trois ans! C'est dans ce cadre que le garage vélos a été aménagé à l'entrée de la clinique, dans l'ancienne morgue. Au départ, le bâtiment devait disparaître, mais sa réhabilitation a été privilégiée grâce à un budget équivalent à celui de la démolition (50.000 €). Ce projet a bénéficié du soutien de la

Région wallonne dans le cadre du «plan Wallonie cyclable».

La création de ce local pour vélos constitue une étape dans une réflexion globale. Le groupe de travail Mobilité continue à plancher sur des mesures à prendre: sensibilisation, journées d'essai de vélo électrique, possibilité de leasing de vélo électrique, achat groupé, aménagement (agrandissement) de vestiaires/douches, etc.

Parallèlement, quatre places de parking ont été

aménagées et réservées au covoiturage. Une convention de covoiturage et une info au personnel est en cours de négociation pour un démarrage en mai.



Se déplacer autrement pour se rendre au travail... CNH montre l'exemple!

Le 28 avril, l'entreprise CNH à Zedelgem a donné le signal du départ à un projet de «caravane-test». Syndicaliste a rencontré Geert Casteleyn, militant chez CNH Zedelgem.

En quoi consiste ce projet?

Ce concept de caravane-test est un projet de campagne novateur du Point mobilité provincial de Flandre occidentale visant à promouvoir des modes de transport durables pour les déplacements domicile-travail. Les travailleurs des entreprises choisies peuvent tester gratuitement, pendant trois semaines, un moyen de transport qui leur permet d'organiser autrement leurs déplacements domicile-travail. Pour ce faire, l'administration provinciale de Flandre occidentale met à la disposition des travailleurs qui veulent les essayer un large éventail de moyens de transport divers: 65 vélos électriques, 10 vélos hybrides, 8 vélos pliables, 7 triporteurs, des passeports journaliers et hebdomadaires SNCB/De Lijn, des bons pour des Blue Bikes.... Les personnes qui ont testé un vélo ont ensuite la possibilité d'acheter ces vélos de qualité à un tarif réduit. La campagne vient de commencer et nous verrons comment les travailleurs l'évaluent. Ils étaient en tout cas enthousiastes à l'idée d'y participer.

Avec cette campagne, CNH n'en est pas à son coup d'essai. Vous avez déjà beaucoup travaillé sur la mobilité et la durabilité des déplacements domicile-travail. Comment avez-vous commencé?

Dans le passé, CNH organisait un grand nombre de navettes en car pour transporter les gens de et vers leur lieu de travail. Lorsqu'on a commencé à réduire le nombre de navettes et que les gens ont repris leur voiture personnelle pour venir travailler, nous avons rapidement été confrontés à un important manque de places de parking. Nous avons alors pris contact avec le

Point mobilité provincial qui nous a aidés, en collaboration avec l'asbl *Traject*, à prendre des mesures sur la base d'un «mobiscan». C'était il y a cinq ans.

Quelles sont les mesures qui ont pu être prises?

À ce moment-là, nous avons mis en place un système visant à stimuler le covoiturage. Nous avons fixé une série de règles et d'accords dans une charte du covoiturage (assurance, prix indicatif pour la contribution kilométrique...). Les travailleurs qui font du covoiturage ont droit à des places de parking fixes dans des zones réservées au covoiturage et le site internet *Carpoolplaza* leur permet de trouver facilement un partenaire de covoiturage. S'ils n'en trouvent pas (ce qui n'arrive presque jamais), l'employeur s'engage à assurer leur retour à domicile. Toutes ces mesures portent leurs fruits. Les chiffres sont éloquentes: 24% des travailleurs font aujourd'hui du covoiturage!

Grâce à un projet du «Fonds navette», nous avons pu mettre à la disposition de nos collègues cyclistes de nouveaux râteliers à vélo, des douches et des séchoirs. Depuis un an, ils reçoivent

aussi une indemnité vélo. Ceux qui utilisent les transports en commun bénéficient d'un abonnement gratuit pour les déplacements domicile-travail dans le cadre du système tiers-payant de la SNCB et de De Lijn.

Vous dites «nous», mais de qui s'agit-il? Comment se déroule la concertation sociale sur les questions de mobilité?

Nous avons au sein de l'entreprise un groupe de travail Mobilité (appelé commission Mobilité) qui se réunit presque tous les mois. Le service RH, le service de prévention, une délégation des employeurs et une délégation des travailleurs y discutent de sujets divers visant à améliorer la mobilité. Les points abordés et les informations distribuées font toujours l'objet d'un feedback au CPPT et/ou au CE. Les travailleurs peuvent également consulter une page mobilité sur l'intranet. Chaque année, nous nous mettons également d'accord sur une série d'actions pour la semaine de la mobilité (en septembre) et, grâce au prochain diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail, nous pourrions faire une évaluation des mesures déjà adoptées et avancer de nouvelles propositions.



Sous l'impulsion de la délégation CSC, l'entreprise de machines agricoles CNH à Zedelgem a participé à un projet mobilité. Durant trois semaines, les travailleurs ont pu tester gratuitement un nouveau moyen de transport pour se rendre au boulot.