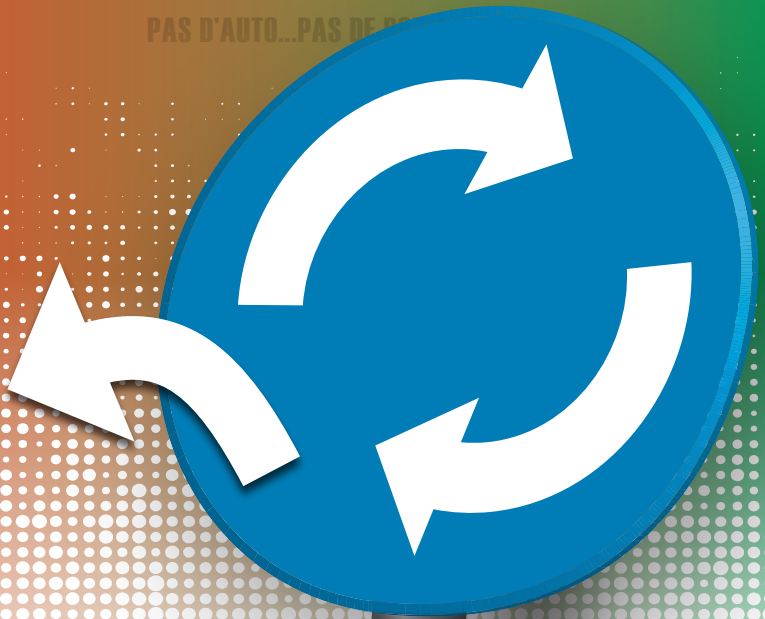


PAS D'AUTO...PAS DE BOULOT
PAS D'AUTO...PAS DE BOULOT
PAS D'AUTO...PAS DE BOULOT

PAS D'AUTO...PAS DE BOULOT

PAS D'AUTO...PAS DE BOULOT

PAS D'AUTO...PAS DE BOULOT



PISTES POUR S'EN SORTIR...



**CELLULE
MOBILITÉ** 
FGTB

Sommaire

AVANT-PROPOS 3

INTRODUCTION 4

Chapitre 1 : Je ne trouverai jamais de boulot, je n'ai pas de voiture : le vrai du faux 5

Chapitre 2 : Préparer son trajet comme on prépare son entretien 7

Chapitre 3 : Des pistes concrètes ! 12

Une dure réalité : je ne peux pas utiliser ma voiture, c'est impayable pour les trajets domicile-lieu de travail

1. *Le Forem me dit que je ne trouverai jamais de travail si je n'investis pas dans une voiture* 13

2. *L'offre d'emploi exige que je dispose d'une voiture alors que rien dans la fonction ne semble le justifier* 14

3. *J'habite dans un coin perdu, la voiture est indispensable pour aller travailler* 15

4. *L'employeur me renvoie à son plan de déplacement d'entreprise pour trouver une solution : de quoi s'agit-il ?* 16

5. *Mon entreprise est située sur une zone d'activités économique peu ou pas accessible en transports en commun* 18

6. *Je n'ai que quelques km entre mon domicile et mon lieu de travail : quelle est la solution de mobilité à privilégier ?* 19

7. *J'ai une gare à moins de 5 km de la maison ? Pourtant, je n'arrive pas à franchir le cap de prendre le train ! Cela va tout compliquer dans mon organisation !* 20

CONCLUSIONS 22

LIENS UTILES 23

Dépôt légal : D\2019\5991\64
Editeur resp. : Laurence Blesin
Fec
Chaussée de Haecht 579,
BP 1031 Bruxelles

Layout et illustrations:
mht.paraph@skynet.be

Avant-propos

Cette brochure est le fruit d'une collaboration entre les Cellules syndicales de Mobilité (CSC et FGTB wallonnes) et le Comité Subrégional de l'Emploi et la Formation du Brabant wallon (CSEFBW).

L'idée de la rédiger est apparue lors d'une formation du CSEFBW en 2012. Les échanges d'expériences nous ont révélé qu'un outil de sensibilisation manquait sans doute aux personnes chargées d'orienter les demandeurs d'emploi (DE) par rapport aux difficultés de mobilité qu'ils rencontrent dans leurs démarches d'insertion professionnelle. Nous tenons tout particulièrement à remercier Nathalie Lazzara pour ses idées constructives, pour sa disponibilité lors de la rédaction et pour sa motivation.

Merci aussi à Olivier Binda qui, le premier, a eu l'idée d'un outil, véritable Plan d'Action Mobilité personnalisé, pour soutenir le demandeur d'emploi dans ses démarches.

Depuis 2017, les Cellules syndicales de Mobilité collaborent régulièrement avec des Cellules de reconversion en proposant aux travailleurs un module sur la mobilité. Nous avons décidé de mettre à jour et de rééditer ce document afin qu'il puisse, notamment, servir de référence dans le cadre de ces interventions.

Nous remercions vivement Olivier Foubert, de l'asbl MOBILESEM, pour ses contributions à cette nouvelle version.



Avertissement : la plupart des références que vous trouverez dans cette brochure se trouvent sur le web ! Si vous rencontrez des difficultés à les retrouver, n'hésitez pas à vous rendre à la Maison de l'Emploi la plus proche pour consulter ces liens. Pensez aussi à consulter la dernière page de cette brochure où nous avons répertorié les liens les plus utiles. Si vous ne trouvez toujours pas l'information souhaitée, alors contactez-nous. Nos coordonnées figurent à la fin de ce document.

Introduction

Le dernier rapport de l'enquête fédérale sur les déplacements domicile-travail (2017) objective les déplacements liés au travail. Il ressort notamment que 65 % de ces déplacements domicile-lieu de travail se font en voiture, 17,4 % en transports en commun et 11,1 % à vélo (il s'agit de chiffres pour la Belgique car il existe d'importantes variations régionales dans la répartition modale). La voiture est donc encore, et de loin, le mode de déplacement dominant pour se rendre au travail.

Des emplois de plus en plus flexibles (CDD, temps partiels, intérim, ...), des horaires décalés (travail à pauses, de nuit, ...), un territoire très dispersé (surtout en Wallonie), la complexification des chaînes de déplacement, la disparition des services de proximité sont autant d'éléments de contraintes pour les travailleurs avec ou sans emploi mais surtout sans voiture !

Mais quand on cherche du boulot, ces contraintes s'expriment de façon beaucoup plus brutale notamment par rapport aux coûts, aux compétences et à l'information. Il faut bien reconnaître que nous ne sommes pas tous égaux devant l'accès à la mobilité.

Comment conseiller au mieux une personne pour les déplacements liés à son futur emploi ?

Les pages qui suivent ont, dans un premier temps, été conçues comme un outil destiné aux accompagnateurs de demandeurs d'emploi, pour conseiller à bon escient. A quoi sert-il en effet de recommander un site internet à une personne si elle ne dispose pas d'une connexion internet efficace, voire d'un ordinateur ?

Cette brochure est également destinée directement aux demandeurs d'emploi en recherche d'autres solutions de mobilité, notamment en complément d'une formation à la mobilité.

En tant qu'organisations syndicales, nous voulons réduire le plus possible ces inégalités sociales, proposer des alternatives qui rencontrent les enjeux environnementaux et faire émerger des pistes de solution qui peuvent aider les travailleurs et les demandeurs d'emploi à réduire leur budget lié aux déplacements.

Bonne lecture !

Je ne trouverai jamais de boulot, je n'ai pas de voiture

CHAPITRE 1

Vrai

Décrocher un poste de travail dans le contexte actuel ? Pas facile. En limitant ses recherches à quelques kilomètres de chez soi, faute de moyen de transport pour élargir son périmètre ? Quasiment impossible. De nombreux candidats à l'emploi sont privés de travail parce qu'ils ne disposent pas d'un véhicule ou d'un accès aux transports en commun pour élargir leurs recherches.

Faux

Un nombre très important de demandeurs d'emploi sont dans une situation semblable. En effet, la dernière enquête BELDAM¹ nous indique que 28 % des Belges de plus de 18 ans ne disposent pas du permis de conduire. Si on y ajoute celles et ceux qui ont le permis mais pas de voiture (quelles qu'en soient les raisons d'ailleurs), on mesure l'ampleur de la situation.

Face à ces constats, de nombreuses aides spécifiques souvent locales ou régionales ont vu le jour, qui visent en priorité l'autonomie des candidats en matière de déplacement.

Mais alors ?

Si le fait de posséder une voiture est intimement lié à la fonction à laquelle le candidat s'intéresse (et pour laquelle une voiture de fonction n'est pas prévue), il n'y a pas d'autre choix que de s'orienter vers les éventuelles aides à l'obtention du permis d'une part et vers des solutions de prêts de voitures ou de voitures partagées d'autre part (voir les liens en page 23) – au moins de façon provisoire, pour couvrir la période d'essai par exemple.

Dans tous les autres cas, c'est essentiellement du trajet domicile-lieu de travail dont il est question. L'analyse de ses besoins en termes de flexibilité, d'horaires, de distances et de localisation du lieu de travail et du domicile déterminera le type de solution à envisager. Les solutions sont

1 Portant sur la mobilité des Belges en 2010.

nombreuses et variées même si dans la plupart des cas il est difficile de trouver un moyen de transport plus flexible que sa voiture personnelle ... N'oublions pas que c'est aussi le moyen le plus coûteux pour notre portefeuille ...

Certains dispositifs d'aide à la mobilité (parfois régionaux) ont fait leurs preuves ; ils sont de plus en plus nombreux et nous ne saurions être exhaustifs ; citons déjà : Damier (en Province du Luxembourg et sur le territoire de la Région wallonne), MobiliSud (Sud de la province de Namur) MOBILESEM (Couvin), Vis-à-vis (Namur), Multimobil (Tournai), la Centrale de Mobilité de la Basse-Meuse (Visé), ... Vous trouverez les liens vers leurs sites web en page 23.

A l'heure où nous mettons à jour cette brochure, se met en place une plateforme publique (MOBIWAL, la Fédération wallonne des centrales locales de Mobilité) qui rassemble l'ensemble des acteurs de la mobilité rurale et qui, nous l'espérons, pourra contribuer encore davantage à la mise en place de solutions et de synergies avec d'autres acteurs de la mobilité.

Vous trouverez beaucoup d'informations sur la mobilité dans votre région sur : <http://mobilite.wallonie.be>

VRAI et FAUX

Malgré toutes ces aides, il reste de très nombreuses situations où le fait de posséder ou non un véhicule fait vraiment la différence en termes d'accès à l'emploi. Il ne faut pas oublier de toujours vérifier auprès de l'employeur potentiel si des solutions de mobilité spécifiques aux travailleurs de l'entreprise ne sont pas disponibles (navette pour les travailleurs, covoiturage spécifique à l'entreprise, véhicules de fonction disponibles sous forme de pool pour certaines missions, ...). Interpellez tous les acteurs concernés, ne fût-ce que pour visibiliser toutes les options ! Dans tous les cas, il reste primordial de ne jamais arriver en retard à un entretien d'embauche en préparant son trajet comme on prépare son entretien !

Préparer son trajet comme on prépare son entretien

CHAPITRE 2

Voilà une situation à laquelle un certain nombre de demandeurs d'emploi sont confrontés régulièrement. L'entretien d'embauche est déjà un moment stressant pour le candidat mais quand les problèmes de mobilité s'ajoutent à la préoccupation de rencontrer les attentes de l'employeur, cela peut d'emblée décourager.

RÈGLE N° 1

Préparer son déplacement !

Peut-on imaginer se rendre à un entretien d'embauche sans avoir préparé les questions évoquées régulièrement par l'employeur ? De la même façon, comment imaginer s'y rendre sans avoir préparé son parcours et sans avoir pensé à des solutions pour se rendre quotidiennement au poste de travail proposé ? Voici quelques pistes pour préparer le déplacement envisagé.

1. En identifiant le parcours et repérant géographiquement le lieu de destination

Visualiser son parcours sur un plan, identifier les arrêts de bus potentiels et les gares sur le parcours constituent la première étape de cette préparation indispensable. Quels sont les outils à disposition ?

→ Les sites de recherche d'itinéraires et de géolocalisation

De nombreux sites permettent un repérage d'itinéraires voire un repérage visuel du lieu de rendez-vous. En encodant l'adresse de départ et celle de destination, on obtient un tracé géographique du parcours. Ce tracé peut être recalculé en fonction du mode de déplacement choisi (voiture, transports

en commun, vélo, piéton, moto) ou en fonction du type de déplacement voulu (plus court, plus rapide). Une distance exprimée en kilomètres et en temps de parcours est fournie à titre indicatif. Attention : le calcul ne tient pas compte des embouteillages et des détours possibles.

Certains sites et logiciels plus récents permettent une géolocalisation et une vision des lieux en 3D. Il est même tout à fait possible de réaliser de chez soi le parcours complet virtuellement, ce qui est particulièrement utile quand on ne peut se rendre sur les lieux du rendez-vous avant l'entretien. Un petit bémol à signaler : ces images peuvent dater un peu et un bâtiment peut avoir été détruit depuis ou un arrêt de bus peut avoir été déplacé ou supprimé.

Quelques sites de référence :

- <https://fr-be.mappy.com>
- www.michelin.be
- www.google.com/maps

→ Les sites des communes

Les communes mettent parfois à disposition sur leur site des outils cartographiques. N'hésitez pas à les consulter.

→ Les cartes

Il n'est pas rare que les communes éditent des plans disponibles gratuitement. N'hésitez pas à vous renseigner dans votre commune en téléphonant à l'espace citoyen.

Certains organismes éditent aussi des cartes plus orientées pour les déplacements cyclistes et piétons. N'hésitez pas à les contacter. Ils peuvent vous aider dans votre recherche de parcours les plus adaptés.

Quelques organismes de référence :

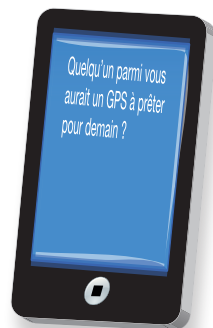
- <https://www.provelo.org/>
- <https://www.gracq.org/>
- <http://www.sentiers.be/>

et également :

- <https://ravel.wallonie.be>

→ Les conseils des amis

Vous avez peut-être dans votre entourage une personne qui se déplace souvent vers la commune de votre



destination. Elle pourra peut-être vous donner déjà quelques orientations et informations souvent très précieuses concernant la mobilité dans cette commune (les lignes de bus, le trafic, les lieux-dits, des travaux, ...).

→ **Repérer les lieux préalablement avant le rendez-vous**

L'idéal est sans doute de tenter le parcours avant le jour J. Le temps manque parfois pour effectuer ce repérage mais il peut être très utile, particulièrement quand vous n'avez aucun repère fiable et que le lieu vous est complètement inconnu.

2. En vérifiant la faisabilité du trajet en transports en commun

Après le repérage des lieux, l'identification des arrêts de bus et des gares à proximité de votre lieu de rendez-vous, il ne reste plus qu'à vérifier les solutions offertes par les transports en commun. La plupart proposent un site où des calculs d'itinéraires sont consultables. Cependant, il est toujours possible de les joindre par téléphone ou de se rendre dans les guichets pour obtenir un renseignement personnalisé. Les applications pour smartphone sont également très utiles, non seulement pour préparer un trajet mais aussi lors du déplacement lui-même (retards, alternatives, ...).

- **TEC** : <https://www.infotec.be> : calculs d'itinéraires et les horaires des **bus en Wallonie**
- **De Lijn** : <https://www.delijn.be/fr> : calculs d'itinéraires et horaires des **bus en Flandre**
- **STIB** : <http://www.stib-mivb.be> : calculs d'itinéraires et horaires des **bus, trams et métros à Bruxelles**
- **SNCB** : <https://www.belgiantrain.be> : calculs d'itinéraires et horaires des **trains** partout en Belgique.

3. En se renseignant sur les autres solutions de mobilité

Si la recherche de parcours avec les transports en commun ne vous a pas apporté une solution satisfaisante, il est important de penser à d'autres solutions. L'utilisation du vélo, des deux-roues motorisés, du covoiturage peut être une solution crédible. Vous trouverez un bon aperçu des autres possibilités dans les pages suivantes. Vous trouverez également de nombreuses informations sur les alternatives à la voiture, sur les outils et sur les acteurs de la mobilité sur le portail de la mobilité en Wallonie : <http://mobilite.wallonie.be>

RÈGLE N° 2

Prévoir l'imprévisible !

Anticipez ! Voilà sans doute le conseil le plus avisé ! Même si à l'impossible, nul n'est tenu et que tout ne peut pas être prévu, il est important de veiller à mettre toutes les chances de son côté pour être à l'heure à cet entretien d'embauche.

- **S'assurer des marges de sécurité confortables.**
En transports en commun, anticiper son départ en prenant un train/un bus plus tôt. Avec un deux-roues, prévoir le temps nécessaire pour repérer les lieux et identifier une zone de parking.
- **Tenir compte du trajet de porte à porte :** après avoir atteint une gare ou un arrêt de bus, il y a souvent encore un trajet à parcourir pour rejoindre le lieu de destination final. Il est important de tenir compte du déplacement dans son intégralité et de prévoir des temps nécessaires pour demander son chemin, particulièrement si les lieux ne sont pas connus de l'usager.
- **Considérer les temps de parcours calculés par les sites et les GPS avec réserve :** ces outils ne tiennent pas tous compte de manière optimale des réalités du jour (trafic réel, retards, ...) et des difficultés particulières des usagers plus ou moins mobiles (temps de marche estimé). Les temps calculés le sont à titre indicatif. Difficile effectivement de prédire réellement le temps d'un trajet donné. De nouveau, n'hésitez pas à bien prévisualiser votre itinéraire afin de mieux évaluer le temps réellement nécessaire. La vitesse de marche d'un piéton en milieu urbain est de 4 à 5 km/h.
- **Opter pour la solution la plus fiable ou déjà testée qui a fait ses preuves :** choisir d'aller à son entretien d'embauche en moto, alors que l'on n'a presque jamais conduit de deux-roues motorisé, voilà une décision qui semble assez inconsidérée. Quand cela est possible, il est préférable d'opter pour une solution connue et maîtrisée, même si cette solution induit un déplacement plus long.

RÈGLE N° 3

Préparer ses arguments et partir gagnant !

Arriver à l'heure à son premier rendez-vous avec l'employeur constitue déjà un argument en votre faveur. Beaucoup d'offres d'emploi sont assorties d'une exigence du permis de conduire et d'un véhicule. Si cette exigence est liée à la fonction, elle est évidemment incontournable. Si par contre le poste à pourvoir ne nécessite pas de déplacements professionnels, ce sera à vous de prouver que vous pourrez vous rendre chaque jour au travail sans voiture ni permis. La meilleure manière de convaincre sera de vous présenter avec toutes les informations nécessaires en main : horaires, itinéraires, fiche d'accessibilité, ... N'oubliez pas : 1 travailleur sur 3 se rend au travail autrement qu'en voiture ² !



2 Diagnostic des déplacements domicile- lieu de travail 2017 : 10.6 % des travailleurs belges se rendent sur leur lieu de travail en train, 6.8 % en métro, tram ou bus, 0.6 % en transport collectif, 11.1 % à vélo et 2.3 % à pied. Total = 31.4 %. 31.4 % des travailleurs optent donc pour un autre mode de déplacement que la voiture.

CHAPITRE 3

Des pistes concrètes !

Une dure réalité : « Je ne peux pas utiliser ma voiture, c'est imparable pour les trajets domicile - lieu de travail ».

Lorsqu'on cherche à savoir combien coûte une voiture, on se contente souvent de ne tenir compte que des frais exposés lors de son utilisation (carburants, entretiens, ...). Or, l'investissement, les assurances et les taxes sont autant de postes qu'il faut aussi supporter. Le coût réel d'un véhicule, lorsqu'on en a conscience, peut aider à la décision d'en faire l'acquisition ou non (surtout lorsqu'il s'agit d'un deuxième véhicule). La simulation qui est développée ci-dessous met bien en évidence le coût réel annuel d'une voiture sur base d'un véhicule petit à moyen (du type Peugeot 207 par exemple) et des paramètres suivants :

- 15.000 km par an (moyenne faible),
- 6 litres aux 100 km,
- 1,5 € par litre de diesel

DÉPENSES	COÛT
Amortissement du véhicule	2.000 €
Assurances (obligatoires)	1.100 €
Taxes	447 €
Total des coûts fixes	3.547 €
Carburants	1.350 €
Entretiens	250 €
Pneus	280 €
Total des coûts variables	1.880 €
Coûts divers (carwash, etc.)	350 €
Frais de parking	446 €
Total des coûts d'utilisation	6.223 €
Total des coûts/km = 0,41€/km (pour 15.000 km/an)	

Le prix de revient au kilomètre est donc de : $6.223 \text{ €} : 15.000 = 0,41 \text{ €/km}$

Reprenons ces données pour un trajet simple (aller) de ± 30 km :

En utilisant sa voiture personnelle seul (coût par mois) :

- 60 (trajets aller-retour) $\times 0,41$ €/km $\times 20$ (jours de travail) = 492 €
- Intervention de l'employeur dans les frais de déplacement domicile-lieu de travail pour une distance de 30 km (frais de transport privé)¹ = 55 €
- Les frais exposés à titre privé pour aller travailler seront donc de 492 € - 55 € = 437 € par mois

1 Il existe une multitude de systèmes d'intervention de l'employeur dans les frais de déplacement domicile-lieu de travail. Chaque commission paritaire (secteur) a défini son système d'intervention dans une CCT. Et chaque entreprise a la possibilité de proposer des interventions plus avantageuses que celles prévues par le secteur.

Vous souhaitez faire votre propre calcul ? Le site du Moniteur automobile propose un module de calcul :

www.moniteurautomobile.be/prix-revient-voiture.cfm

Face à cette réalité, il devient évident que toutes les solutions qui permettent de réduire l'utilisation d'une voiture auront un impact sur le budget du ménage. Dans les pages qui suivent, une série de pistes de solutions sont envisagées, certaines sont bien connues, d'autres moins. Elles sont présentées en réponse à quelques cas concrets régulièrement rencontrés.

1. « Le Forem me dit que je ne trouverai jamais de boulot si je n'investis pas dans une voiture ».

Il faut bien reconnaître que le fait de ne pas avoir de permis de conduire ou de voiture est un frein à l'emploi. C'est la notion d'emploi convenable qui est développée ici : il est évident que l'objectif d'un travail n'est pas de passer tout son temps dans des trajets. C'est pourquoi le demandeur d'emploi n'est pas obligé d'accepter un travail jugé non convenable au niveau des déplacements domicile-lieu de travail.

Un emploi est réputé non convenable (art. 25 § 1^{er} de la réglementation chômage – AR du 26/11/1999) s'il donne habituellement lieu à une absence journalière de la résidence habituelle de plus de 12 heures ou si la durée journalière des déplacements dépasse habituellement 4 heures. Pour fixer la durée de l'absence, il est tenu compte des moyens de transports en commun et éventuellement des moyens de transport personnels que le travailleur peut normalement utiliser.

Depuis le 1/1/2012, si la distance entre le lieu de résidence du travailleur et le lieu de travail ne dépasse pas 60 km, il n'est pas tenu compte de la durée de l'absence et des déplacements (art. 25 § 4). En clair, si l'emploi

est à moins de 60 km, ni la distance ni la durée du trajet ne peuvent être invoquées comme motif de refus d'un emploi.

L'article 25 § 5 précise qu'un emploi peut être réputé non convenable lorsque le départ du lieu de résidence ou le retour à celui-ci doit s'effectuer dans des conditions ou à des heures qui mettent en danger la sécurité du travailleur ou qui entraînent des sérieuses objections sur le plan social.

Pour les travailleurs âgés ou en mauvaise santé, l'article 25 § 3 prévoit que la durée de l'absence ou des déplacements peut exceptionnellement, même si elle ne dépasse pas la limite fixée au § 1er, être considérée comme excessive en raison de l'âge ou de l'état de santé du travailleur lorsque l'emploi doit être exercé dans un lieu éloigné de sa résidence habituelle.

Pour les travailleurs de plus de 50 ans, l'article 32 ter réduit les seuils fixés à l'article 25 § 1^{er}. Un emploi offert à un travailleur de 50 ans ou plus sera réputé non convenable s'il donne habituellement lieu à une absence journalière de la résidence habituelle de plus de 10 heures ou si la durée journalière des déplacements dépasse habituellement 2 heures.

Des aides et des réductions pour les déplacements des demandeurs d'emploi

- Cellules de reconversion : prise en charge des frais de déplacements dans le cadre de la recherche d'emploi.
- SNCB : réduction de 75 % sur le prix du billet en 2^e classe pour se présenter à un entretien d'embauche ou un examen du SELOR ou à un jobdating sur base d'un justificatif à obtenir auprès d'un conseiller en démarches administratives du FOREM.
- Formation dans un CISP¹ (anciennement OISP ou EFT) ou un centre de formation du Forem : le contrat FOREM F70 bis donne droit au remboursement de frais de déplacement sur base d'un forfait basé sur le prix de l'abonnement SNCB.

1 CISP : Centre d'Insertion Socioprofessionnelle, OISP : Organisme d'Insertion Professionnelle, EFT : Entreprise de Formation par le travail.

2. « L'offre d'emploi exige que je dispose d'une voiture alors que rien dans la fonction ne semble le justifier ».

Rares sont les offres d'emploi qui n'évoquent pas d'emblée la mobilité : « avoir son permis, disposer de son propre véhicule, ... ». C'est parfois une nécessité, mais c'est parfois aussi un ajout purement administratif.

Souvent les exigences de mobilité demandées ne sont pas justifiées par la fonction proposée. C'est peut-être une façon pour l'employeur de se protéger d'éventuelles difficultés de déplacement ou encore de compenser une implantation peu accessible.

La seule question qu'un employeur peut vous poser est : « *Avez-vous la possibilité d'arriver ou de partir à l'heure ?* ». Rappelez-vous qu'une manière de convaincre cet employeur sera de vous présenter avec les preuves de déplacement alternatif : horaires, itinéraires, alternatives en cas de grève ou de difficultés. Et de lui rappeler qu'un tiers des travailleurs belges ont choisi d'aller au travail autrement qu'en voiture. S'il accepte ... vous faites l'économie d'une voiture !



3. « *J'habite dans un coin perdu, la voiture est indispensable pour aller travailler* ».

Cette situation est fréquente en particulier en Wallonie, territoire sur lequel l'habitat est très dispersé et où la disponibilité des transports organisés collectivement est faible. En fonction d'initiatives locales existantes ou non, voici quelques pistes à creuser pour contourner le recours à la voiture.

Banques de données covoiturage : certaines entreprises et/ou collectivités locales (communes par exemple) ont mis en place des banques de données de covoiturage. Il s'agit d'un système informatisé qui permet de trouver un conducteur effectuant un trajet comparable au sien en temps et itinéraire. Le principe est assez simple : vous introduisez les données de votre trajet (lieu de départ, lieu de destination, horaires, ...) et si un conducteur qui a le même profil existe ou presque, il vous est renseigné. Il suffit alors de prendre contact avec lui pour fixer les détails du futur covoiturage.

Pensez donc à vous renseigner auprès de la commune, la zone d'activité ou l'entreprise que vous souhaitez intégrer.

Sur www.carpool.be vous trouverez toutes les informations utiles et notamment la liste (un peu plus de 90 à ce jour) des communes wallonnes qui disposent déjà d'une telle banque de données covoiturage ainsi que 4 zones d'activités économiques qui disposent de leur propre outil : le Parc Créalys (Namur), le Sart-Tilman (Liège), le zoning des Plénesses (Verviers), et le Parc d'activités de la vallée du Hain (Wauthier-Braine).

www.carpool.be et <https://www.fr.blablacar.be> sont deux plateformes permettant de mettre en rapport des particuliers qui souhaitent covoiturer.

Des solutions locales : dans les communes on recense selon les cas :

- des dispositifs particuliers de mobilité rurale : taxis sociaux, location de scooters, ...
- des solutions en terme d'intermodalité : plus on est éloigné d'une grosse agglomération et plus la combinaison de deux moyens de transport est fréquente : effectuer une partie du trajet en voiture (avec la sienne ou celle d'un covoitureur) pour rejoindre l'arrêt de bus ou de train le plus proche est l'exemple le plus courant d'intermodalité pour les trajets domicile-lieu de travail.

Bon à savoir : si passer le permis est indispensable, sachez qu'il existe des solutions moins coûteuses que les auto-écoles traditionnelles :

- certaines mutuelles (Solidaris et Mutualia) proposent des formations à prix réduits ;
- la première auto-école sociale vient d'être créée dans la région de Charleroi : <http://auto-ecole-sociale.be/>

4. « L'employeur me renvoie à son Plan de déplacements d'entreprise (PDE) pour trouver une solution, de quoi s'agit-il ? ».

Mis à part à Bruxelles où le PDE est obligatoire pour les entreprises de plus de 100 travailleurs, les PDE relèvent de l'initiative de chaque entreprise. Le Plan de déplacements d'entreprise (PDE) est un ensemble de mesures visant à optimiser les déplacements liés aux activités professionnelles en favorisant l'usage des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle. Sa mise en œuvre est encouragée par les autorités publiques car il présente de nombreux avantages pour les entreprises, les travailleurs et la collectivité.

Parmi les mesures pouvant entrer dans un PDE figurent, par exemple, la promotion du vélo (vélo d'entreprise ou de service par exemple), l'amélioration de l'accès des bâtiments pour les piétons ou les modes doux, la promotion de l'utilisation des transports publics, la création d'une navette d'entreprise, l'incitation au covoiturage (aménagement des horaires, garanties de retour, adhésion à une banque de données, ...).

Si une réflexion mobilité est menée dans l'entreprise ou, mieux, si un plan de déplacements d'entreprise existe, certaines dispositions permettent d'encourager les alternatives à la voiture et réduire conséquemment le coût des déplacements pour les travailleurs.

- **Transports en commun :** en prenant en charge 80 % de l'abonnement social et en passant une convention tiers-payant avec la SNCB, l'employeur assure alors la gratuité de l'abonnement aux travailleurs. Les 20 % restant sont financés par l'Etat. Le système de tiers-

payant existe aussi avec les TEC mais sans intervention des pouvoirs publics. L'employeur définit le pourcentage de l'abonnement qu'il finance (par exemple 75 %). Le travailleur ne doit alors payer que le solde (dans l'exemple 25 %) lorsqu'il renouvelle son abonnement.

- **Covoiturage** : l'organisation d'un système de covoiturage par l'entreprise permet de bénéficier de dispositions fiscales avantageuses. Deux possibilités existent :
 - en choisissant la déduction forfaitaire des frais professionnels, il est possible d'exonérer l'indemnité domicile-lieu de travail jusqu'à 100 %³ ;
 - en choisissant de déclarer les frais réels, il est alors possible de déduire 0,15 € par kilomètre covoituré, que l'on soit chauffeur ou passager. Il existe cependant, pour le passager, une limite fixée à 100 km par trajet simple.

Pour vérifier quelle est la solution la plus avantageuse pour vous :

https://finances.belgium.be/fr/particuliers/transport/deduction_frais_de_transport/trajet_domicile_travail/covoiturage

Reprenons l'exemple traité aux pages 12 et 13 ci-dessus.

Pour rappel, le coût mensuel pour se rendre au travail à une distance de 30 km était de 492 €.

- Si je covoiture avec 3 passagers pour effectuer ces trajets et que j'utilise donc ma voiture une semaine sur quatre, ce coût mensuel est ramené à 123 € (492 € divisés par 4).
- Si je covoiture avec 3 passagers et que j'utilise le système des frais réels, je vais pouvoir déduire annuellement dans ma déclaration fiscale : $0,15 \text{ €/km} \times 30 \text{ km} \times 2 \text{ (aller/retour)} \times 220 \text{ jours de travail} = 1.980 \text{ €}$. En fonction du niveau de mes revenus, il sera intéressant de calculer si la déduction forfaitaire n'est pas supérieure et donc plus avantageuse.
- Si je covoiture avec 3 passagers et que j'opte pour la déduction forfaitaire des frais professionnels, l'intervention de l'employeur (55 €/mois $\times 12 = 660 \text{ €}$) est totalement exonérée. En effet, le plafond d'exonération est de 220 jours \times (prix de l'abonnement mensuel 1^{ère} classe¹, soit 164 €/20), soit 1.804 €.

1 Sur base du tarif SNCB au 1/1/2018

- **Vélo** : la loi prévoit une déductibilité fiscale avantageuse pour la pratique du vélo dans le cadre des trajets domicile-lieu de travail. Une indemnité peut être accordée aux travailleurs qui effectuent à vélo les déplacements entre leur domicile et leur lieu de travail. Elle sert, en principe, à couvrir leurs frais de déplacement (équipement,

3 Le plafond d'exonération est calculé sur base du prix de l'abonnement de train mensuel 1^{ère} classe pour la distance covoiturée, divisé par 20 pour revenir à une base journalière puis multiplié par le nombre de jours de covoiturage. Ce plafond généreux permet à la majorité des covoitureurs, même occasionnels, d'exonérer l'entièreté de leur indemnité domicile-travail.

entretien du vélo, ...). Elle a aussi et surtout comme objectif d'encourager l'usage de ce mode de transport. Cette indemnité n'est pas obligatoire. Elle peut être octroyée par une convention sectorielle ou par une convention d'entreprise. Le montant de l'indemnité est laissé à l'appréciation de l'employeur. Il peut être inférieur, supérieur ou équivalent au montant fiscalement exonéré, fixé à 0,24 €/km pour les revenus 2019. Autrement dit, si le travailleur reçoit une indemnité de 0,26 €/km, les 2 cents supplémentaires seront imposés.



En 2019, si je parcours tous les jours 5 km à vélo jusqu'à mon lieu de travail et que mon employeur octroie une indemnité vélo de 0,24 €/km, mon indemnité s'élèvera à : $0,24 \text{ €} \times 5 \text{ km} \times 2 \text{ (aller et retour)} \times 220 \text{ jours de travail} = 528 \text{ €/an}$ exonérés d'impôts.

À VÉLO AU TRAVAIL ?

Vous trouverez de nombreuses informations utiles sur le site de « Tous Vélo-Actifs » <http://www.veloactif.be>

5. « Mon entreprise est située sur une zone d'activités peu ou pas accessible en transports en commun ».

En Wallonie ces parcs d'activités occupent près de 180.000 emplois directs (près de 24 % de l'emploi salarié wallon) et plus de 8.500 entreprises (9 % des entreprises wallonnes). La plupart des parcs d'activités économiques (zonings) ont été aménagés sans tenir réellement compte de la mobilité des travailleurs : desserte en transports en commun souvent insuffisante, voirie inadaptée à la circulation piétonne ou cycliste, peu de liaisons de proximité avec les services ferroviaires, ... Une situation qui se traduit pour les usagers par un recours indispensable à l'automobile.

Depuis une dizaine d'années, la Wallonie soutient des plans de mobilité sur les zones d'activités (en abrégé PMZA). Dans la pratique, un certain nombre d'initiatives – où l'intercommunale, les cellules syndicales, les employeurs de la zone, l'administration de la Wallonie sont parties prenantes – ont vu le jour pour rendre la voiture un peu moins indispensable sur ces zones.

Soulignons en particulier les initiatives qui ont fait leurs preuves sur les zones suivantes : Créalys (Namur) ou encore le Sart-Tilman (Liège). D'autres partenariats ont permis également la création de navettes de bus (sur les zonings de Fernelmont et Nivelles par exemple).

A défaut d'une initiative collective sur la zone d'activités, des initiatives propres à l'entreprise peuvent avoir été négociées : transport collectif,

système de covoiturage interne, aménagement du temps de travail qui permet de diminuer la fréquence des trajets, ...

Il faut encourager les candidats à l'emploi à rechercher ce type d'informations mais aussi à signaler à l'employeur potentiel dans quelle mesure la mobilité représente un frein pour l'accès à l'emploi. Par exemple, le manque d'accessibilité du zoning des Plénesses (région de Verviers) par un moyen de transport autre que la voiture constitue un obstacle au recrutement de travailleurs sur le zoning. Des solutions de mobilité ont donc été proposées et sont en train d'être mises en œuvre (banque de données de covoiturage, navette, remise en place d'une ligne de bus, ...).

Pour obtenir plus d'information, renseignez-vous :

- www.carpool.be
- <http://mobilite.wallonie.be/home/outils/plans-de-mobilite/les-plans-de-mobilite-des-zones-dactivite-pmza.html>
- auprès de l'intercommunale
- auprès du gestionnaire des ressources humaines de l'entreprise
- auprès des futurs collègues, les travailleurs.
- pour les navettes sur les zonings : www.infotec.be

6. « Je n'ai que quelques kilomètres entre mon domicile et mon lieu de travail : quelle est la solution de mobilité à privilégier ? ».

Ce sont parfois les trajets les plus courts qui posent le plus de problèmes quand on n'a pas de voiture, en particulier dans les milieux ruraux. Pour parcourir 10 km en transports en commun dans une zone isolée, il faut souvent prendre deux bus et compter sur le temps de correspondance. Le fait de trouver un emploi proche de son domicile ne simplifie donc pas toujours les choses.

58 % des travailleurs belges travaillent à moins de 10 km de leur lieu de travail⁴.

Pour les petits trajets, les deux-roues, motorisés ou non motorisés semblent être particulièrement indiquées : vélo, vélo pliable, vélo électrique, cyclomoteur sans permis (25 km/h) ou encore moto.

A chaque distance correspond une solution idéale :

- pour un trajet inférieur à 1 km, il faut rester objectif : la marche cumule tous les avantages !
- pour les trajets de moins de 5 km (même en ville), le vélo est très performant et particulièrement peu coûteux. Le covoiturage est aussi performant. La micro-mobilité (trottinette électrique, monoroue,

4 Enquête Censu 2011.

segway, ...) fournit également des solutions pratiques et peu coûteuses en zone urbaine ;

- entre 5 et 10 km : les deux-roues restent intéressants : vélos électriques et scooters prennent avantagement le relais.

Bon plan vélos

- Les essayer, les louer, les acheter, simplement se renseigner : Tous vélos actifs, Pro Velo, les Blue bike dans certaines grandes gares SNCB, le Gracq, vélos en location dans les villes (Villo ! à Bruxelles, les Bia vélos à Namur, Vélocité à Liège, ...). Consultez en page 23 les « Liens utiles ».
- Fiscalité : 84 % des employeurs proposent une indemnité vélo⁵. Elle est exonérée d'impôts si elle ne dépasse pas 0,24 €/km. Bonne nouvelle, les vélos électriques bénéficient aussi de ce cadre fiscal, y compris les plus rapides (les speed pedelecs, comparables à un cyclomoteur de type B).

Bon plan transports en commun

- Les transports en commun sont très bien remboursés dans le cadre des déplacements domicile-travail. L'intervention patronale dans les déplacements en transports en commun (CCT 19 octies) est en moyenne de 75 % du prix de l'abonnement (train) ou se situe entre 71,8 et 75 % (bus, tram). 50 % des employeurs proposent un remboursement à 58 %⁶.

Par ailleurs, l'intervention de l'employeur dans les transports en commun est exonérée d'impôts.

- Le dispositif CycloTEC : il s'agit d'un abonnement annuel TEC et la mise à disposition d'un vélo pliable (60 € à rajouter au montant de l'abonnement – assurance et entretien compris) :

<https://www.infotec.be/fr-be/acheteruntitre/titresettarifs/abonnements/cyclotec.aspx>

7. « J'ai une gare à moins de 5 km de la maison ? Pourtant, je n'arrive pas à franchir le cap de prendre le train ! Cela va tout compliquer dans mon organisation ! ».

La gare n'est pas loin mais bien souvent le trajet d'approche (ou le trajet final) sont des obstacles qui empêchent d'utiliser un mode de déplacement pourtant utile comme le train (ou le bus). Il est difficile d'imaginer que chaque citoyen puisse bénéficier d'un point d'arrêt ou d'une gare

5 Communiqué de presse du SPF Mobilité du 21/3/2019 sur base de l'enquête fédérale sur les déplacements domicile-lieu de travail (2017).

6 Idem.

devant la porte de sa maison. A pied, à vélo, en voitures à plusieurs, certaines solutions sont particulièrement adaptées à la combinaison avec un transports en commun. On parle alors d'intermodalité.

Ces combinaisons sont facilitées par certains dispositifs :

- des parkings voitures aux abords des gares (prix réduits pour les détenteurs d'abonnement) ;
- des parkings vélos sécurisés ;
- des services de réparation et d'entretien de vélos, des services de location de vélos dans les gares ;
- des avantages financiers à combiner : par exemple une réduction du prix de location d'un Blue bike si on est affilié à Cambio.

Le covoiturage de proximité ou l'autostop organisé (VAP – voiture à partager) sont particulièrement adaptés pour ces courts trajets vers une gare, une école, un arrêt de bus. Renseignez-vous via le site web de votre commune.

Le vélo pliable permet, lui, de réaliser les deux trajets (approche et final) puisqu'il peut être emporté dans le train ou le bus. Cependant, les bons vélos pliables demandent un investissement.

S'il s'agit d'aller du domicile à la gare, un vélo traditionnel convient aussi. Le vélo électrique est indiqué si la distance entre le domicile et la gare est plus grande. De plus en plus souvent, les gares sont équipées de parkings vélo sécurisés (vous pourrez le vérifier sur le site de la SNCB : www.belgianrail.be).

Les *Blue bike* (location de vélos – même électriques – dans les grandes gares) sont mis à disposition des voyageurs SNCB. Si ce système est très développé en Flandre, il est seulement disponible dans certaines grandes gares wallonnes comme Mons, Namur et Liège.

www.bluebike.be

Il existe toutefois à l'échelon local beaucoup de solutions pour louer un vélo (via certaines communes, des asbl, des centrales de mobilité locales, ...). Consultez notre carnet de contacts page 23.



D'autres possibilités pour des trajets courts voient le jour avec les engins de micro-mobilité (trottinette électrique, skateboard électrique, segway, monoroue, ...). Avantages : ils sont compacts, portables ou pliables (ils peuvent être pris dans les transports en commun). Dans les grandes villes, il commence à être possible de louer des trottinettes électriques.

Conclusions

Les demandeurs et demandeuses d'emploi sont régulièrement confronté(e)s à des difficultés d'accès à l'emploi en raison de problèmes de mobilité.

Posséder une voiture coûte cher et ne garantit pas toujours d'être à l'heure. Ne pas en avoir n'implique pas forcément d'être sans emploi ... mais cela suppose de bien se préparer !

Bien se préparer, c'est avant tout s'outiller pour être en mesure de prouver que les trajets vers le travail sont possibles, même sans voiture : maîtriser l'itinéraire, connaître les horaires des transports en commun, avoir fait la récolte de toutes les informations utiles concernant l'accès au lieu de travail. Bref, s'être constitué sa propre fiche d'accessibilité !

Nous sommes néanmoins bien conscients que même avec toutes ces pistes, il reste des situations où le fait de posséder le permis ou la voiture feront la différence. Les Cellules syndicales de Mobilité sont attentives à ces situations qu'elles dénoncent au quotidien et pour lesquelles avec les entreprises, les secteurs ou dans les lieux de concertation, elles cherchent des solutions.

Nous espérons que les situations présentées dans cette publication auront pu contribuer néanmoins à diminuer les inégalités d'accès à l'emploi. Pour toute question, n'hésitez pas à consulter les équipes des Cellules syndicales de Mobilité !

Liens utiles pour aller plus loin

INFORMATIONS GÉNÉRALES

- Mobilité en Wallonie : <http://mobilite.wallonie.be>
- La brochure « *Tout ce que vous avez toujours voulu savoir sur le vélo pour le boulot* » <http://www.rise.be/ressources/tout-ce-que-vous-avez-toujours-voulu-savoir-sur-le-velo-pour-le-boulot.htm>
- La brochure « *Tout ce que vous avez toujours voulu savoir sur le covoiturage* » <http://www.rise.be/ressources/tout-ce-que-vous-avez-toujours-voulu-savoir-sur-le-covoiturage.htm>
- La brochure « *12 idées reçues sur la voiture* » en ligne sur nos sites : CEPAG/FGTB wallonne : <http://www.cepag.be/mobilite/brochure-douze-idees-recues-voiture>
- Le site web des cellules syndicales de Mobilité : www.rise.be
FEC/CSC : <http://www.cscmobilite.be>
mobilite@acv-csc.be

PAR MOYEN DE DÉPLACEMENT

Vélo

Tous Vélo Actifs : www.veloactif.be

Provélo : www.provelo.org (conseils, locations court et long terme, vente de vélo d'occasion, formations, ...)

GRACQ : www.gracq.be (conseils, formations, ...)

www.ateliersvelo.coop (conseils, locations court et long terme, vente de vélo, formations, entretiens, assurance, ...)

De nombreuses villes proposent des vélos en location : www.villo.be (Bruxelles), www.libiavelo.be (Namur), Vélocité (Liège), Si t'es vélo : www.mons.be/vivre-a-mons/louer-un-velo-pour-plusieurs-mois-cest-possible (Mons)

On peut aussi commencer à louer des engins de micro-mobilité. Par exemple des trottinettes électriques : www.troty.be (Bruxelles, Liège, Namur pour l'instant)

Transports en commun

SNCB : www.belgianrail.be

TEC : www.infotec.be

STIB : www.stib.be

Les applications STIB, SNCB, TEC pour smartphone sont également très pratiques.

Covoiturage

www.carpool.be

<https://www.fr.blablacar.be/>

Voitures partagées

www.cambio.be et www.zencar.eu (voitures électriques)

A bruxelles seulement, il existe d'autres systèmes de voitures partagées (Zipcar, Drive-now, Ubeeqo, ...).

Il existe aussi des systèmes de location de voiture entre particuliers comme www.caramigo.eu ou www.drivy.be

Ou des systèmes de partage de voiture entre particuliers : www.cozycar.be/fr

ou www.wibee.be

DISPOSITIFS D'INSERTION/CENTRALES DE MOBILITÉ

Luxembourg et Wallonie : DAMIER : www.damier.be

Tournai : Multimobil : www.multimobil.be

Couvin : Mobil ESEM : www.mobilesem.be

Charleroi : Mobil insert : <https://www.qcaf.be/partenariats/mobil-insert>

Namur : Vis-à-vis : <http://www.visavis.be/fr/mobilite/89/2>

Visé et communes proches : Centrale de la basse-Meuse : www.vise.be/ma-commune/services-communaux/mobilite/mobilite-info/centrale-de-mobilite-de-la-basse-meuse

Sud de Namur (Dinant, Beauraing, ...) : www.mobilisud.be

Condroz : <http://mobicondroz.be/>



Cellule mobilité de la FEC

Chaussée de Haecht 579 • 1031 Bruxelles

T 02 244 32 54

mobilite@acv-csc.be

www.cscmobilite.be



Cellule mobilité du CEPAG

Rue Haute 42 • 1000 Bruxelles

T 02 506 83 96

mobilite@cepag.be

www.cepag.be/mobilite

Suivez nos actualités aussi sur
www.rise.be

