

Les syndicats, acteurs de l'élaboration des plans de mobilité des zones d'activités économiques (PMZA) en Région wallonne

Jean-Luc DOSSIN

Introduction

Même si ces dernières années, le souci d'une bonne accessibilité des zones d'activités économiques se fait jour en Région wallonne, force est de constater que la plupart d'entre elles sont situées aux nœuds autoroutiers pour un accès presque exclusif en voiture. Ce constat pose une série de questions quant aux alternatives indispensables et durables de mobilité mais aussi en terme d'accessibilité aux emplois sur ces zones. En sont en effet systématiquement exclus les futurs travailleurs qui ne disposent pas d'un véhicule (jeunes et sans emploi).

Contexte

En 2002, une charte de partenariat est conclue entre le Gouvernement wallon et le Conseil Economique et Social de la Région wallonne (CESRW). Cette charte contient un volet « mobilité » visant à favoriser la mise au point de plans de transport d'entreprises ou de zoning.

Dans ce cadre, le partenariat Mobilité a initié un groupe de travail tripartite (Gouvernement wallon, Syndicats, Patrons) chargé d'élaborer un cahier de charges type qui devait servir de base pour la réalisation de plans de mobilité sur les zones d'activités économiques (PMZA). Ce cahier de charges type a été approuvé par le Gouvernement wallon et par le CESRW en 2004. Il impliquait notamment :

- La consultation par l'auteur de projet des travailleurs et des employeurs,
- La réalisation d'un état des lieux et d'un diagnostic sur la zone concernée,

- L'association des cellules mobilité des syndicats et de l'Union wallonne des Entreprises (UWE) à la sensibilisation et à l'accompagnement des différentes étapes de la réalisation des PMZA.

Le groupe tripartite identifiait également :

- une série de critères pour la sélection des zones à étudier (motivation de l'Intercommunale concernée, difficultés rencontrées en terme d'accessibilité et de mobilité y compris pour les marchandises, extension en cours des zonings concernés, le manque d'alternatives à la voiture,...),
- la liste des acteurs à mettre autour de la table : le Ministère de l'Équipement et des Transports (MET), la Direction générale de l'Aménagement du territoire, du Logement et du Patrimoine (DGATLP), la Direction générale de l'Economie et de l'Emploi (DGEE), les TEC, la SNCB, l'Intercommunale, les Cellules de mobilité syndicales et de l'UWE, le bureau d'études.

Début 2005, quatre zones d'activités sont sélectionnées pour expérimenter la démarche PMZA : le Sart-Tilman à Liège, le zoning de Nivelles-Sud, l'Aéropole de Gosselies et un groupe de douze zonings namurois. Un échéancier fixe la fin de l'année 2005 pour le dépôt des études et la fin 2006 pour la concrétisation de ces premiers PMZA. Ces expériences doivent aussi aboutir à la détermination d'une méthodologie générale applicable sur d'autres zones d'activités en Wallonie.

Méthodologie

L'objectif essentiel de l'élaboration de ces plans de mobilité est de permettre à tous, travailleurs – qui disposent ou non d'une voiture – mais aussi fournisseurs et visiteurs, d'accéder facilement au zoning anticipant, dans certains cas d'extension du zoning, l'arrivée de nouvelles entreprises. Et ce, dans de bonnes conditions d'accessibilité et en réduisant au maximum les impacts négatifs sur l'homme et l'environnement.

Le meilleur plan serait celui qui tiendrait compte des besoins des entreprises et des travailleurs.

La **première étape** consiste généralement à établir un état des lieux de la mobilité du zoning en se basant sur les résultats attendus de deux enquêtes :

- L'une à destination des employeurs vise à récolter une série de données concernant la mobilité de l'entreprise et de ses travailleurs ;
- L'autre enquête, à destination des travailleurs, vise à compléter la première enquête en précisant notamment les attentes et les besoins des travailleurs concernés en première ligne.

La **deuxième étape** consiste, sur base des informations recueillies lors des enquêtes, à élaborer les premières pistes d'actions possibles en concertation avec les entreprises du zoning.

Enfin, la **troisième étape** est l'élaboration du plan de mobilité de la zone d'activités tenant compte des résultats de la deuxième étape et la mise en pratique des actions programmées.

Les Cellules syndicales de Mobilité du CEPAG/FGTB wallonne et de la FEC/CSC sont associées à chacune des étapes de l'élaboration de ce plan. Un représentant local de

chaque organisation est également présent aux réunions du comité d'élaboration des PMZA.

Résultats

Les échéances ont été tenues puisque les quatre rapports finaux sont maintenant disponibles (<http://mobilite.wallonie.be/pde/index.html>). Au fil de la réalisation de ces études, le processus s'est affiné et les résultats engrangés pour les dernières réalisées sont plus ambitieux.

A posteriori, les facteurs identifiés par le groupe tripartite comme contribuant à la réussite de la démarche sont les suivants :

- l'engagement de tous les acteurs à s'investir dans les mesures sélectionnées et à y participer financièrement ;
- un ciblage limité et clair de la zone ;
- un comité d'accompagnement limité aux acteurs incontournables ;
- une procédure d'échange souple avec le bureau d'études.

Les résultats se présentent sous forme d'une liste hiérarchisée d'actions à mettre en œuvre. Cette liste reprend dans le meilleur des cas le calendrier de mise en œuvre, le ou les acteur(s) impliqué(s) et les coûts générés par chaque action. Chaque acteur « s'engage » à accompagner au mieux les mesures qui le concernent.

La contribution des syndicats :

Depuis 2002, les occasions furent nombreuses d'intervenir pour rendre la démarche la plus pertinente possible pour les travailleurs concernés par ces études : définition du cahier des charges type, mode opératoire pour la consultation (rédaction des enquêtes, des nombreuses communications...), suivi des enquêtes, suivi systématique de l'élaboration du diagnostic, choix et hiérarchisation des actions,...

Pour atteindre les objectifs de manière optimale, il était par exemple essentiel de saisir les opportunités offertes par la consultation organisée en s'assurant que l'employeur encourage bien les travailleurs à répondre à l'enquête dans de bonnes conditions.

Les syndicats peuvent contribuer à la mise en œuvre des actions du plan à deux niveaux au moins :

- ***La concertation***

Les cellules de mobilité offrent leur soutien et leur expertise aux délégations syndicales pour que les travailleurs puissent profiter, quelle que soit leur entreprise, d'un remboursement de leurs frais de déplacement, de l'adaptation de leurs horaires, de certains investissements dans des infrastructures liées au lieu de travail (comme des vestiaires), selon que les travailleurs souhaitent confier leurs déplacements aux TEC, à un système de covoiturage, à la SNCB ou au vélo.

Les syndicats encouragent à mener une réflexion qui dépasse les frontières de l'entreprise. Pour certaines mesures qui touchent l'ensemble des travailleurs du zoning (transports collectifs, covoiturage, gestion des parkings...), l'instauration d'une concertation de zone serait souhaitable (Comité pour la Prévention et la Protection au Travail (CPPT) de zoning).

▪ *La sensibilisation, l'information*

Les cellules syndicales de mobilité s'engagent à sensibiliser et à informer les travailleurs sur l'adoption des mesures du plan, comme le covoiturage, et sur les différents aspects de la mobilité. La cohabitation sur un parking entre covoitureurs et autosolistes, les indemnités et les coûts du déplacement domicile-lieu de travail, les conventions tiers-payant avec les sociétés de transport en commun... tout cela requiert des connaissances techniques pour lesquelles la Cellule de Mobilité peut servir de relais dans le cadre de missions d'éducation permanente.

Deux exemples :

▪ *Zoning de Créalys, Gembloux : navette*

C'est en janvier 2006, avant même que ne sorte le rapport final de l'étude PMZA, que les travailleurs du zoning apprenaient que la seule ligne de bus leur permettant de se rendre au travail était supprimée parce que non rentable.

Face à cette situation, ces travailleurs se sont tournés vers leur permanent syndical qui, en collaboration avec la Cellule de mobilité de la FGTB wallonne, interpelle alors le Cabinet du Ministre Antoine et les acteurs concernés que sont le BEP et le TEC Namur/Luxembourg.

Une table ronde est organisée pour tenter de trouver une solution de mobilité adaptée : une convention d'un an (période test) est signée entre le Cabinet du Ministre, le TEC Namur/Luxembourg et l'asbl Idéalys (groupe d'entreprises du zoning). Cette convention prévoit la mise en place d'une navette qui circule le matin de la gare de Namur au zoning et le soir vers Namur. Le financement est assuré par la Région wallonne et les entreprises. La gestion pratique est assurée par Idéalys.

La navette n'est pas encore à son point d'équilibre financier (en moyenne 7 passagers par trajet) mais la convention sera probablement renouvelée pour une année supplémentaire. Des actions de sensibilisation sont organisées régulièrement pour informer les travailleurs de cette solution de mobilité. L'objectif étant de pérenniser le service voire inciter à son développement (plus grand véhicule, plusieurs passages...)

Sans l'intervention et le suivi attentif de ces travailleurs et de leurs représentants syndicaux, cette initiative n'aurait probablement pas vu le jour.

▪ *Zoning de Nivelles-Sud : covoiturage*

La promotion du covoiturage est une des actions qui ressort de l'ensemble des plans réalisés. L'organisation de cette solution est possible grâce à la création et la gestion d'une base de données à l'échelle du zoning. À Nivelles-Sud, la base de données est financée par l'Intercommunale du Brabant wallon pour une période d'un an.

Le succès de ce type de mesure dépend de la promotion du système auprès des utilisateurs potentiels. En effet, les équipes de covoitureurs se font au fil des inscriptions sur la base de données.

En collaboration avec le FOREM Formation, les cellules syndicales de mobilité ont déjà organisé deux séances d'information à destination des stagiaires et des formateurs du Centre.

Ces séances d'information et de sensibilisation devront être élargies à d'autres entreprises.

Conclusion et perspectives

Le succès à venir des plans de mobilité à l'échelle des zones d'activités dépend de la capacité de chacun des acteurs à se situer et à agir à un niveau global, c'est-à-dire à l'échelle de l'ensemble du zoning. L'adoption durable des mesures définies dans le cadre de ces plans dépend en effet de la création d'une culture du collectif sur les zonings notamment pour ce qui touche au covoiturage, à l'organisation de navettes d'entreprise ou à la gestion de certaines infrastructures comme les parkings par exemple.

Pour aller plus loin, on pourrait envisager la mise en place d'un système plus global de gestion environnementale à l'échelle de toute la zone, afin de gérer plus rationnellement les déchets, les stocks, l'énergie, les achats et la mutualisation de certains services.

Comme le prouvent des exemples à l'étranger, dont en France, ce type de gestion collective peut mener à des certifications de management environnemental comme ISO 14001 ou EMAS¹ du site. La zone peut en tirer un profit en terme d'image, en terme économique (la mutualisation des ressources et des achats représente des gains très concrets pour les entreprises) et en terme de concertation sociale, puisque la tenue d'un SME (système de management environnemental) peut impliquer la participation et la consultation des travailleurs.

Un management environnemental constituerait donc un atout supplémentaire pour la pérennisation des mesures adoptées dans le cadre des PMZA.

Cette gestion nécessiterait une coordination qui pourrait être envisagée en partenariat avec les interlocuteurs sociaux et l'intercommunale en charge du développement économique et social du zoning.

¹ le site www.ecoparc.com recense une série d'expériences tout à fait concluantes en France, dont celle du Parc industriel de la Plaine de l'Ain.