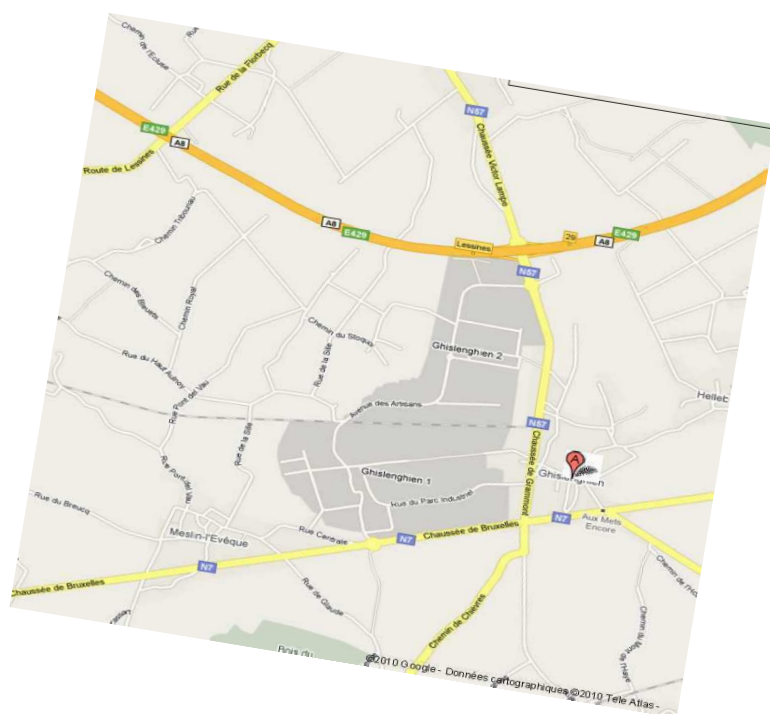


# TABLE DES MATIÈRES



## 1. Introduction

1.1 Contexte général du projet .....	2
1.2 Accessibilité des zones d'activités économiques (ZAE) .....	3

## 2. Méthodologie

2.1 Constitution du comité de pilotage.....	4
2.2 Plan d'action.....	5
2.3 Rencontres individuelles des entreprises.....	7
2.4 Analyse des trajectoires domicile/travail des travailleurs.....	8
2.5 Recueil d'information auprès des sociétés intérim .....	10

## 3. Résultats de l'étude

3.1 Compte-rendu des entrevues individuelles des entreprises.....	10
3.2 Analyse des trajectoires domicile/travail des travailleurs .....	11
3.2 Recueil d'information auprès des sociétés intérim .....	15

## 4. Constats – Recommandations d'actions de changement

4.1 Constats .....	17
4.2 Recommandations .....	18
4.3 Suivi du projet .....	20

5. Annexes .....	21
------------------	----

# 1. INTRODUCTION

## 1.1 CONTEXTE GENERAL DU PROJET

Le Comité Subrégional de l'Emploi et de la Formation (CSEF) a pour mission d'émettre des avis, des recommandations, des propositions sur toutes les matières concernant l'emploi et la formation.

En charge de l'encadrement et de l'animation de la Commission consultative sous régionale (CCSR) du dispositif intégré d'insertion, le CSEF a également l'opportunité de réaliser un travail de concertation entre les professionnels de l'insertion, de la formation et de l'enseignement.

Le constat général est que l'insertion socioprofessionnelle est devenue aujourd'hui très complexe. Les demandeurs d'emploi sont en effet confrontés à de multiples facteurs qui interfèrent dans la mise en relation entre les apprentissages et les besoins du marché. L'acquisition des compétences techniques du métier n'est plus la seule garantie qui permette d'accéder directement à l'emploi souhaité.

Les lois du marché, le manque d'emploi pour tous, forcent une dynamique concurrentielle entre les candidats qui doivent faire face à des exigences renforcées. Accéder à un métier, c'est devoir prouver, au delà de ces compétences, sa capacité de flexibilité, d'adaptation, de réactivité, d'autonomie...

De février à mai 2007, le CSEF de Tournai-Ath-Lessines a réalisé une enquête auprès d'acteurs de terrain en lien avec la mise à l'emploi. Ces acteurs de l'insertion (sociétés intérim, Forem Conseil, MIRHO, CEFA, SOS Dépannage) ont été invités à se prononcer sur les questions de mobilité des demandeurs d'emploi. Cette étude sociologique a permis de mettre en évidence le fait qu'il est indispensable de considérer la question de la mobilité dans une vision multi dimensionnelle. De fait, il apparaît que très régulièrement, les demandeurs d'emploi sont dans l'incapacité de répondre à une offre d'emploi par le seul frein de ces dimensions liées directement ou indirectement à la mobilité. Ce phénomène se renforce d'autant plus lorsque nous parlons des publics les plus éloignés de l'emploi.

En septembre 2009, la sortie de l'étude de l'Agence intercommunale de développement de la Wallonie picarde IDETA « Schéma d'accessibilité et de mobilité pour la Wallonie picarde au CSEF » remet le débat au centre de la table. En tant qu'intercommunale, IDETA propose une analyse complète mettant en évidence les questions de mobilité et d'accessibilité dans une dimension de développement territorial, de déploiement d'infrastructures favorisant un renforcement de mobilité pour les entreprises et leurs fournisseurs.

Les situations rencontrées par les demandeurs d'emploi n'étant pas prises en compte dans ce contexte, le CSEF décide alors d'approfondir cette thématique en complémentarité.

Il est en effet dans l'intérêt des demandeurs d'emploi et des travailleurs de promouvoir des actions concrètes favorisant une meilleure mobilité dans la démarche d'insertion socioprofessionnelle.

Il est également dans l'intérêt du développement de chaque entreprise et donc du développement économique de notre territoire que la thématique de la mobilité soit abordée en concertation avec les employeurs, les représentants des travailleurs ainsi que l'ensemble des acteurs publics et privés concernés par ces questions.

## 1.2 ACCESSIBILITÉ DES ZONES D'ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES (ZAE)

Les zones d'activités économiques (ZAE) de la Wallonie picarde concentrent près de 17,5 % de l'emploi total du territoire.

Ces zones respectent un certain équilibre territorial avec des implantations tant à l'ouest (Tournai, Mouscron) qu'à l'est (Ath, Ghislenghien, Lessines), au sud (Péruwelz, Bernissart) et au centre (Leuze Europe) ainsi que sur le territoire de Comines. Cette bonne répartition est un atout tant pour l'offre d'emploi que pour les opportunités d'investissement et d'implantation des entreprises.

La situation des ZAE de notre région est aujourd'hui à saturation. Le « projet de région de Wallonie picarde » porté par le Conseil de développement soutient une démarche de renforcement des ZAE économiques du territoire afin de soutenir l'emploi<sup>1</sup>. Le plan prioritaire d'extension et/ou de création de ZAE adopté par le Gouvernement wallon en 2004 concerne notre territoire (Tournai Ouest, Ghislenghien, Leuze, Pecq et Mouscron).

Au moment de l'implantation des ZAE, le choix a été de déterminer l'implantation de ces zones de manière décentralisée par rapport au centre ville, l'option étant d'optimiser l'accessibilité des entreprises aux axes de communication pour leurs activités économiques (autoroutes, voies fluviales) tout en réduisant les nuisances éventuelles de proximité et favoriser une plus grande circulation des personnes et des marchandises.

Cette concentration des entreprises dans les zones d'activités économiques provoque un renforcement de la problématique de la mobilité pour les travailleurs et les demandeurs d'emploi.

Il apparaît en effet que, même si les ZAE génèrent de l'emploi, leur localisation engendre des difficultés pour accéder facilement au lieu de travail. Ces difficultés se renforcent d'autant plus lorsque cette mobilité concerne des emplois précaires, notamment l'intérim. La difficulté réside surtout chez les publics jeunes et les publics les plus éloignés de l'emploi.

Hors, la question de l'accessibilité au ZAE devient une condition incontournable pour l'accès à l'emploi, d'autant que les besoins de mobilité sont grandissants pour répondre aux exigences de flexibilité des employeurs.

Pour le CSEF, il y a donc nécessité d'ouvrir le débat et d'examiner précisément les solutions qui existent afin de promouvoir une meilleure accessibilité des travailleurs et des demandeurs d'emploi aux ZAE.

---

<sup>1</sup> pour IDETA, l'emploi concentré sur les ZAE sera estimé à trois emplois sur quatre à l'horizon 2015.

## 2. MÉTHODOLOGIE

### *PRÉAMBULE*

Au sein des ZAE, de nombreux freins sont aujourd'hui clairement identifiés : congestion du trafic, stress, accidents, perte de temps, manque de desserte par les transports publics, étranglement des zonings, impacts sur l'environnement (émission de gaz à effet de serre, pollution de l'air, nuisance sonore, ...). Ces freins deviennent contraignants pour les travailleurs qui désirent accéder à un emploi, mais également pour les entreprises qui se retrouvent face à des contraintes difficiles à résoudre.

Des réponses existent. Pour exemple : renforcement des transports en commun, création d'un système de navette gare-zoning, promotion du covoiturage, promotion d'utilisation de transports alternatifs (mobylettes, vélos), formation à l'éco conduite, promotion du télétravail ...

Or, la question d'accessibilité est délicate et multiple.

Parler d'accessibilité c'est :

- parler de la mobilité des travailleurs vers, hors et à l'intérieur des zonings,
- optimiser l'activité économique en renforçant une meilleure mobilité dans, vers et hors des zonings,
- envisager une mobilité respectueuse de l'environnement.
- prendre en compte la spécificité de l'implantation de la ZAE et des activités économiques qui la compose.

Les expériences démontrent que les réponses aux problèmes sont plus délicates et doivent s'envisager en concertation avec l'ensemble des acteurs concernés. Les réponses doivent se penser de manière plurielle. Par ailleurs, les solutions qui peuvent s'envisager ne dépendent pas toujours de la seule volonté des acteurs de terrain, certaines décisions devant être gérées par les pouvoirs locaux, voire régionaux.

C'est pourquoi, le CSEF décide de fixer un cadre méthodologique bien spécifique afin d'optimiser la concrétisation de solutions adaptées aux besoins des entreprises, des travailleurs tout en tenant compte des spécificités de la ZAE.

Il est donc décidé de :

- faire le choix d'examiner deux ZAE en activité comme projets pilotes de l'expérience : ZAE de Ghislenghien et ZAE de Tournai-Ouest.
- constituer un comité de pilotage composé d'experts permettant de fixer un cadre de travail global et d'amener un regard éclairé sur la question.

## 2.1 CONSTITUTION DU COMITÉ DE PILOTAGE

En Février 2010, le CSEF met en place le comité de pilotage : « Quelle accessibilité des ZAE pour les travailleurs et les demandeurs d'emploi ? ».

Ce comité de pilotage est composé des principaux experts concernés par les questions de mobilité, à savoir :

- les représentants d'IDETA,
- les représentants de la Direction de la planification de la mobilité (SPW-DGO2),
- les représentants de la cellule mobilité des syndicats FGTB et CSC,
- les représentants de la cellule mobilité des Administrations communales d'Ath et de Tournai,
- les représentants de la cellule mobilité de l'UWE,
- la représentante du Fonds de formation pour les intérimaires.

## 2.2 PLAN D'ACTION

Les travaux du comité de pilotage débutent par l'examen d'un état des lieux de la situation de l'emploi sur les deux zones d'activités (*ces données statistiques ont été analysées sur base du fichier « entreprises » de IDETA et reprennent la situation des postes de travail en 2008 regroupés en code nace 2*).

Liste des entreprises > 40 emplois sur le zoning Ath-Ghislenghien I - II					
Dénomination	Adresse	Code postal	Localité	Secteur d'activité	Emploi
VALEO VISION BELGIQUE	rue du Parc Industriel, 31	7822	MESLIN-L'EVEQUE	Fabrication de projecteurs principaux et de produits spécifiques pour camions et véhicules automobiles	680
WALDICO	rue du Parc Industriel, 34	7822	GHISLENGHIEN	Centre de distribution - Commerce de gros de produits alimentaires divers	630
HUSQVARNA BELGIUM	avenue des Artisans, 50	7822	GHISLENGHIEN	Fabrication d'outils diamantés pour le secteur de la pierre et de la construction	205
GEFCO BENELUX	rue du Parc Industriel, 27	7822	GHISLENGHIEN	Transport international ferroviaire et routier de voitures - Transport de marchandises (route, maritime et aérien)	150
MONDIGROUP	Avenue des Artisans, 8	7822	GHISLENGHIEN	Fabrication de sacs en papier à grande contenance	120
CONTINENTAL BAKERIES	rue des Journaliers, 6	7822	GHISLENGHIEN	Fabrication de galettes de riz	60
PRANARÔM INTERNATIONAL	avenue des Artisans, 37	7822	GHISLENGHIEN	Industrie chimique - Fabrication d'huiles essentielles - Commerce de gros de parfumerie et de produits de beauté	52
VANDEMOORTELE BAKERY PRODUCTS	avenue des Artisans, 47	7822	GHISLENGHIEN	Industrie alimentaire - Fabrication de pâtisseries surgelées	42
<b>Total entreprises &gt; 40 emplois</b>					<b>1939</b>
<b>Part du total</b>					<b>74,5%</b>
<b>Total zoning</b>					<b>2603</b>

Répartition de l'emploi sur le zoning de Tournai Ouest suivant le code Nace			
Nace 2	Intitulé Nace 2	Total	Part de l'emploi
8	Autres industries extractives	10	0,3%
10	Industries alimentaires	119	3,9%
13	Fabrication de textiles	24	0,8%
14	Industrie de l'habillement	58	1,9%
18	Imprimerie et reproduction d'enregistrements	124	4,0%
19	Cokéfaction et raffinage	4	0,1%
20	Industrie chimique	232	7,5%
22	Fabrication de produits en caoutchouc et en plastique	111	3,6%
23	Fabrication d'autres produits minéraux non métalliques	46	1,5%
25	Fabrication de produits métalliques, à l'exception des machines et des équipements	126	4,1%
28	Fabrication de machines et d'équipements n.c.a.	13	0,4%
31	Fabrication de meubles	7	0,2%
33	Réparation et installation de machines et d'équipements	75	2,4%
35	Production et distribution d'électricité, de gaz, de vapeur et d'air conditionné		0,0%
37	Collecte et traitement des eaux usées	9	0,3%
38	Collecte, traitement et élimination des déchets; récupération	13	0,4%
41	Construction de bâtiments; promotion immobilière	47	1,5%
43	Travaux de construction spécialisés	215	7,0%
45	Commerce de gros et de détail et réparation véhicules automobiles et de motocycles	55	1,8%
46	Commerce de gros, à l'exception des véhicules automobiles et des motocycles	406	13,2%
47	Commerce de détail, à l'exception des véhicules automobiles et des motocycles	27	0,9%
49	Transports terrestres et transport par conduites	391	12,7%
52	Entreposage et services auxiliaires des transports	347	11,2%
56	Restauration	5	0,2%
59	Production de films cinématographiques, de vidéo et de programmes de télévision; enregistrement sonore et édition musicale		0,0%
61	Télécommunications	3	0,1%
62	Programmation, conseil et autres activités informatiques	27	0,9%
64	Activités des services financiers, hors assurance et caisses de retraite	8	0,3%
66	Activités auxiliaires de services financiers et d'assurance	6	0,2%
69	Activités juridiques et comptables	41	1,3%
70	Activités des sièges sociaux; conseil de gestion	15	0,5%
71	Activités d'architecture et d'ingénierie; activités de contrôle et analyses techniques	47	1,5%
73	Publicité et études de marché	6	0,2%
77	Activités de location et location-bail	17	0,6%
78	Activités liées à l'emploi	98	3,2%
82	Services administratifs de bureau et autres activités de soutien aux entreprises	48	1,6%
86	Activités pour la santé humaine	149	4,8%
88	Action sociale sans hébergement	146	4,7%
90	Activités créatives, artistiques et de spectacle		0,0%
94	Activités des organisations associatives	11	0,4%
<b>Total</b>		<b>3086</b>	<b>100,0%</b>

A la lumière de ces chiffres, le profil des deux zonings est bien confirmé. En effet, il apparaît que :

- Pour la ZAE de Ghislenghien, plus de 70% de l'emploi est concentré au sein de 8 entreprises.
- La ZAE de Tournai-Ouest est quant à elle plus complexe : variété d'activités, existence de petites PME.

Pour information, le diagnostic – déplacements domicile/travail (enquête SPF Mobilité et transports - 30 juin 2008) ajoute par ailleurs des éléments complémentaires à la réflexion.<sup>1</sup>

Pour le comité de pilotage, l'analyse des besoins doit pouvoir se réaliser en concertation avec les entreprises. Il est en effet nécessaire d'effectuer un inventaire des besoins au plus proche de la réalité.

Au vu de l'identité spécifique des deux zonings, l'option est donc, dans un premier temps, de réaliser l'étude au sein de la ZAE de Ghislenghien.

### **Les étapes de l'étude sont alors fixées :**

- rencontres individuelles des entreprises,
- analyse des trajectoires des travailleurs,
- réalisation d'une enquête similaire avec les agences intérim (Fonds de formation pour les intérimaires),
- examen des pistes de solutions répondant aux besoins et aux spécificités du terrain.

## **2.3 RENCONTRES INDIVIDUELLES DES ENTREPRISES RECUEIL TÉMOIGNAGES DES PRATIQUES ET DE L'INTÉRÊT AU PROJET COLLECTIF**

Des personnes sont mandatées par le comité de pilotage<sup>2</sup> pour organiser ces entrevues individuelles sur base d'un guide d'entretien<sup>3</sup> prédéterminé.

Le guide permet de structurer nos rencontres et surtout de fixer un « cadre mémo » afin de couvrir, lors de l'entretien, l'ensemble des questions permettant de répondre à nos attentes, à savoir :

- cerner s'il y a un intérêt de l'entreprise à travailler sur les questions de mobilité
- obtenir des informations sur les actions déjà réalisées en la matière par l'entreprise
- cerner l'intérêt ainsi que la disponibilité de l'entreprise à s'investir dans un projet collectif.

Les entretiens ne sont pas enregistrés. Une prise de note des réponses des intervenants est prévue afin de garder le détail du contenu des rencontres. Par ailleurs, afin que ces entrevues permettent la récolte d'informations concrètes, nous avons privilégié un contact direct avec le responsable des ressources humaines.

Les entreprises interviewées sont :

- VALEO VISION Belgique
- WALDICO
- HUSQVARNA BELGIUM
- GEFCO BENELUX
- MONDIGROUP
- CONTINENTAL BAKERIES
- PRANARÔM INTERNATIONAL
- VANDEMOORTELE BAKERY PRODUCTS.

<sup>1</sup> Annexe 1

<sup>2</sup> Groupe mandaté : représentant UWE, IDETA et CSEF

<sup>3</sup> Annexe 2

## **2.4 ANALYSE DES TRAJECTOIRES DOMICILE/TRAVAIL DES TRAVAILLEURS**

Afin de compléter les informations recueillies lors de ces premières rencontres, nous sollicitons à nouveau les entreprises afin qu'elles nous transmettent des informations plus précises relatives aux travailleurs.

Ce recueil de données est fourni par les entreprises sur base de leur fichier travailleur individualisé. Les informations recueillies reprenaient plusieurs critères :

- le nombre total des travailleurs de l'entreprise,
- le statut : ouvrier - employé,
- le type de contrat : CDD-CDI-Intérim,
- le domicile(CP),
- les horaires (mis en corrélation avec le statut),
- le moyen de locomotion domicile/travail.

Les résultats récoltés sont analysés par le CSEF.

Le Service public wallon – Direction de la planification de la mobilité réalise, par ailleurs, une analyse supplémentaire des chiffres qui permet d'identifier des éléments complémentaires à notre travail.

## **2.5 RECUEIL D'INFORMATION AUPRÈS DES SOCIÉTÉS INTÉRIM (FONDS DE FORMATION POUR LES INTÉRIMAIRES)**

L'intérim est fortement utilisé dans les entreprises des zones d'activités. Cet emploi, même s'il offre des opportunités d'avenir réelles, reste, à court terme très précaire. Cette instabilité au moment de l'offre ne permet pas au demandeur d'emploi d'investir sur des solutions rapides en matière de mobilité. L'accès à l'emploi est alors directement menacé.

Le Fonds de formation intérimaire s'est donc proposé de réaliser des interviews similaires auprès des sociétés Intérim du territoire de la Wallonie picarde afin de recueillir un certain nombre d'informations sur les situations critiques rencontrées et les solutions éventuelles apportés à ce sujet.



## 3. RÉSULTATS DE L'ÉTUDE

### 3.1 COMPTE RENDU DES ENTREVUES INDIVIDUELLES AVEC LES ENTREPRISES

En juillet 2010, les rencontres avec les 8 entreprises de la ZAE sont réalisées.

Au préalable, il est important de souligner que, excepté pour Waldico, nous nous trouvons face à des entreprises faisant partie d'un groupe européen, voire international. Même si les filiales semblent avoir une certaine autonomie d'action, on peut supposer qu'elles sont sujettes à respecter un cadre déterminé par le groupe dans leurs décisions d'orientation spécifique.

Sur base de ces entrevues, des premières informations sont recueillies :

#### 1. Les travailleurs

L'activité des entreprises engendre des horaires de travail en pauses alternées pour plus de 70 % de l'ensemble des travailleurs venant sur la zone.

L'origine des travailleurs est très diversifiée. Il apparaît en effet que les personnes viennent principalement du territoire, mais de façon disparate (Mons, Tournai, Ath, Silly), sans compter que nous nous situons dans une zone rurale très distendue.

Certaines personnes viennent par ailleurs de la région bruxelloise.

#### 2. Les mesures utilisées par l'entreprise et les effets

Les deux entreprises qui ont mis en place des mesures spécifiques pour faciliter la mobilité sont les entreprises qui ont fait face à un déménagement : Husqvarna et Mondigroup. Désireuses de maintenir leur personnel, ces deux entreprises ont mis en place des mesures internes pour encourager le maintien du personnel : covoiturage organisé avec incitants financiers, aménagement horaire, mise à disposition d'une camionnette... L'objectif du maintien du personnel a été atteint.

Pour les autres entreprises, l'accès à la ZAE s'effectue principalement en voiture (seul ou covoiturage spontané) ou la « débrouille » des travailleurs. Les entreprises sont conscientes que l'utilisation de la voiture n'est pas idéale. Elles sont prêtes à encourager d'autres moyens de transport, à partir du moment où ils correspondent aux besoins de l'entreprise qui doit répondre prioritairement aux attentes du client : transports adaptés aux horaires flexibles - à pause.

#### 3. Les situations vécues au recrutement

Auprès des entreprises qui recrutent actuellement, le constat est que la situation de la ZAE renforce la problématique de la mobilité d'autant plus que les engagements s'effectuent dans une certaine urgence pour faire face à un pic d'activité. Les personnes engagées sont alors obligées de fonctionner « à la débrouille » : ex : personne accompagnée par la famille – scooter. Dans le cas contraire, et au vu des conditions d'accès de la ZAE, la mobilité devient un critère éliminatoire au recrutement.

L'ensemble des sociétés estime qu'il est urgent de trouver des solutions pour améliorer l'offre sachant qu'elles sont toutes en prévision d'expansion et qu'elles ont la volonté de privilégier les engagements sur le territoire.

#### 4. La position de l'intérim

Quatre sociétés utilisent régulièrement l'intérim. Deux d'entre elles sont conventionnées avec une société qui occupe des locaux sur place. L'intérim est systématiquement envisagé pour les nouveaux engagements ou pour faire face aux pics d'activités.

Concernant la mobilité, le discours des entreprises est alors de dire que « le problème ne les concerne pas car reporté sur les agences intérim ».

### 5. Les mesures idéales envisagées

Les réponses envisagées par les entreprises ne sont pas clairement identifiées. Pour l'ensemble des entreprises rencontrées, le but à atteindre est de désenclaver la ZAE.

Plusieurs pistes sont avancées :

- améliorer le transport en commun pour l'accès direct à la ZAE,
- organiser le transport en commun pour créer une liaison avec les gares (Ath, Silly, Enghien),
- mettre en place des systèmes de navette,
- organiser le covoiturage inter entreprises.

### 6. Proposition d'actions

Les entreprises marquent un intérêt certain au projet du CSEF et soulignent la démarche tout en appréciant que nous les consultons en primeur. Elles sont prêtes à mener une réflexion commune. Elles précisent toutefois, qu'actuellement, le problème de la mobilité est contourné (reporté sur les sociétés intérim) et ne « perturbe » pas d'avantage leurs activités. Elles sont conscientes toutefois qu'il est urgent de trouver des solutions plus adéquates et plus récurrentes, surtout pour l'avenir (perspectives de recrutement dans le cadre des extensions d'entreprises envisagées et l'extension de la ZAE).

Toutefois, elles attendent qu'un premier travail soit réalisé au préalable par le CSEF afin d'envisager la réflexion sur base de propositions concrètes.

Celles-ci doivent prendre en compte certains critères :

- Favoriser une meilleure accessibilité en désenclavant la ZAE.
- Apporter des réponses adaptées aux besoins des entreprises : nombre de travailleurs – flexibilité horaire (pause).
- Prévoir une desserte interne à la ZAE.
- S'organiser en tenant compte de la future extension de la ZAE.

## 3.2 ANALYSE DES TRAJECTOIRES DOMICILE/TRAVAIL DES TRAVAILLEURS

*Par soucis de respect de confidentialité des données transmises individuellement par les entreprises, l'analyse des trajectoires des travailleurs est globalisée dans notre présentation. Il faut savoir que les informations récoltées concernent 7 entreprises sur les 8 que nous avons rencontrées au départ de l'étude.*

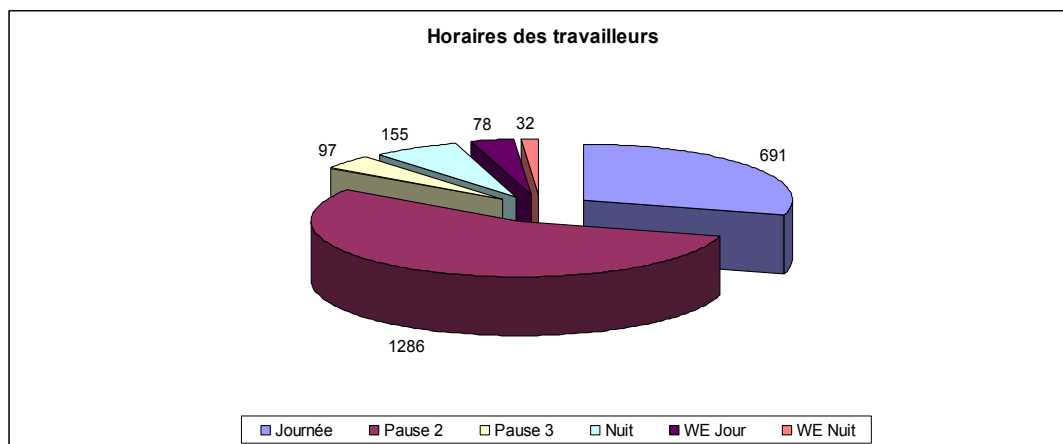
Les résultats recueillis pour la ZAE de Ghislenghien concernent un **total de 2339 travailleurs**.

(La situation emploi de la ZAE, en 2008, était de 2603 travailleurs).

Sur ce total de travailleurs, 82 % sont sous statut ouvrier.

Deux entreprises de la zone occupent 76 % du total des travailleurs de l'échantillon.

## LES HORAIRES DES TRAVAILLEURS



Pause 2 : deux pauses journée : 6/14 – 14/22

Pause 3 : trois pauses journée : 6/14 – 14/22 – 22/6

Il est à noter que certaines variations peuvent également intervenir dans ces horaires fixes.

Journée	Pause 2	Pause 3	Nuit	WE Jour	WE Nuit
691	1286	97	155	78	32

Les deux rythmes horaires les plus fréquents sont :

- Horaire de jour (30 % des travailleurs)
- Horaire deux pauses (55 % des travailleurs)

Les horaires en pause concernent principalement les deux plus grandes sociétés de la zone.

Il est important de souligner qu'il existe également une activité de nuit durant la semaine et une activité durant le WE (jour et nuit).

### LE MODE DE TRANSPORT DOMICILE / TRAVAIL UTILISE

Le mode de transport pour les trajets domicile/lieu de travail est la voiture pour 91% des travailleurs.

A ce titre, il faut préciser que les sociétés n'ont pu transmettre toutes les informations demandées :

- certains modes de transport ne sont pas connus par l'employeur
- l'utilisation de la voiture peut se faire en covoiturage sans que l'entreprise ne soit spécialement informée.

Seule une entreprise de la zone organise le covoiturage de manière structurelle, conventionnée. Cette même société a également mis à disposition une camionnette pour 11 de ses travailleurs.

### DOMICILE DES TRAVAILLEURS

Plus de 85 % des travailleurs sont issus de la Région wallonne, pour 12,12 % de la Région flamande et seulement 2,32 % de la Région Bruxelles-Capitale.

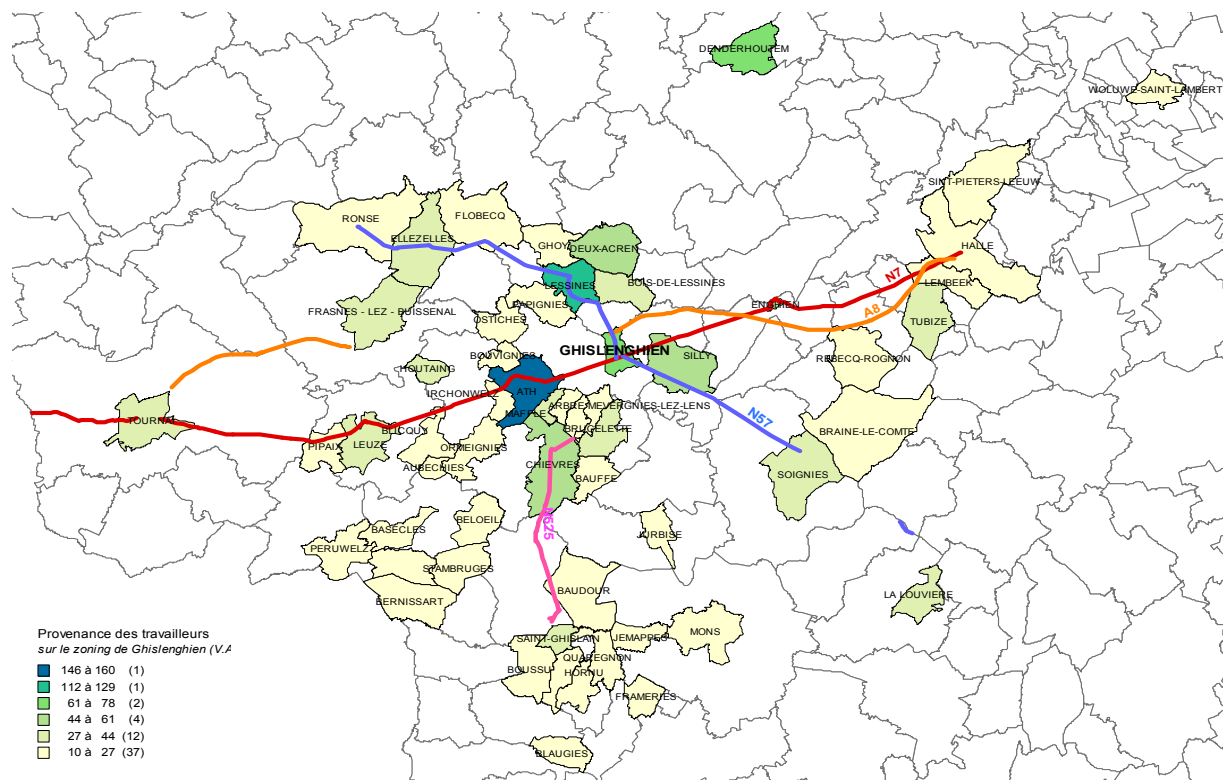
Il apparaît par ailleurs que 83,26 % des travailleurs proviennent du Hainaut.

Le détail exposé ci-dessous précise le domicile (CP) des travailleurs en se limitant à la globalisation à 10 travailleurs.

CP	Localité	Nombre de travailleurs
7800	Ath	160
7860	Lessines	118
9500	Denderhoutem	62
7822	Ghislenghien	70
7950	Chièvres	59
7864	Deux-Acren	47
7850	Enghien	52
7830	Silly	51
7810	Maffle.	43
7866	Bois-de-Lessines	42
7900	Leuze-en-Hainaut	41
7890	Ellezelles	41
7060	Soignies	40
7812	Houtaing	43
1480	Tubize	37
7332/7330	St Ghislain	32
7503/7500	Tournai	30
7911	Frasnes-lez-Anvaing	29
7110/7100	La-Louvière	28
7940	Brugelette	27
7972	Aubechies	24
7870	Bauffe	25
7090	Braine-le-Comte	24
7050	Jurbise	24
7804	Ostiches	21
7340	Colfontaine	21
7971	Basècles	20
7880	Flobecq	20
7390	Quaregnon	20
7012	Jemappes	20
7300	Boussu	19
7861	Wannebecq	18
7801	Irchonwelz.	17
7600	Peruwelz.	16
7321	Blaton	16
7301	Hornu	16
7970	Beloel.	15
7370	Blaugies	15
7903	Blicquy	15
7000	Mons.	15
1430	Rebecq	14
7802	Ormeignies.	14
1502/1501	Lembeek.	14
7320	Bernissart.	13
7803	Bouvignies.	13
7080	Frameries	13
7942	Mevergnies-lez-Lens.	13
7331	Baudour.	12
1190	Forest/Uccle	12

CP	Localité	Nombre de travailleurs
9600	Ronse-Renaix.	12
7904	Pipaix	11
1547	Sint-Pieters-Leeuw	11
7973	Grandglise	10
7941	Attre.	10
7863	Ghoy.	10
7811	Arbre-Ht..	10
1500	Halle.	10
Total		1635 (70 % des travailleurs concernés par l'enquête)

**Représentation cartographique de l'ensemble des travailleurs de la ZAE de Ghislenghien.**



L'origine des travailleurs de la ZAE est très variée.

Les trajectoires se concentrent sur le territoire de la manière suivante :

- Trajectoire de Ath - Lessines
- Trajectoire de Tournai-Halle ( N7 – A8)
- Trajectoire de Lessines – Ghislenghien
- Trajectoire de Mons

En complément de cette représentation collective des trajectoires des travailleurs, le Service Public Wallon a réalisé une cartographie individualisée des trajectoires des travailleurs par entreprise. <sup>1</sup>

Travailleurs français		
Domicile	Localité	Travailleurs
		186

<sup>1</sup> Voir annexe 2

Les travailleurs français représentent 7 % de l'ensemble des travailleurs. Ceux-ci proviennent de 4 trajectoires différentes : Tournai – Mons - Péruwelz - Ath

L'analyse du Service Public Wallon identifiant l'origine française des travailleurs par entreprise, permet de souligner que les travailleurs français sont principalement occupés par une seule entreprise de la zone.

### **3.3 RECUEIL D'INFORMATIONS AUPRÈS DES SOCIÉTÉS INTÉRIM**

L'enquête auprès des sociétés intérim réalisée sur base d'interviews par le Fonds de formation pour les intérimaires soulignent les points suivants :

- Manque de mobilité des travailleurs qui engendre un critère d'exclusion à l'engagement,
- Constat d'isolement des sociétés face au problème,
- Volonté de trouver des solutions interentreprises,
- Nécessité de régler le problème en amont de l'emploi.

## 4. CONSTATS – RECOMMANDATIONS D’ACTIONS DE CHANGEMENT

### 4.1 CONSTATS

L'étude réalisée sur la zone d'activité économique de Ghislenghien permet de poser **certains constats**.

#### *Au niveau du positionnement des entreprises par rapport à la question de la mobilité*

Les entreprises constatent dans leur quotidien l'isolement de la zone d'activité qui freine l'accessibilité des travailleurs actuels. Ce manque d'accessibilité est également un frein considérable aux démarches de nouveaux engagements.

Les entreprises ont souligné positivement l'initiative du comité de pilotage de les associer à la démarche de réflexion. Par ailleurs, faisant le constat qu'il n'existe aucun groupement d'entreprises sur la zone, les personnes rencontrées sont prêtes à encourager l'impulsion d'une concertation collective à partir de cette problématique.

Même si les nouveaux engagements ne sont pas légion actuellement, les entreprises constatent que la mobilité reste un des freins principaux pour accéder à l'emploi. Elles reconnaissent toutefois que ces désagréments sont reportés sur les sociétés intérim dont elles dépendent en cas d'engagements temporaires, les plus fréquents actuellement.

Toutefois, l'extension de la ZAE et la perspective de développement d'activités poussent les entreprises à anticiper la nécessité d'actions de changement. Leur volonté est en effet de promouvoir un emploi de qualité et de privilégier la prospection des futurs engagements à proximité de la zone sur le territoire.

#### *Au niveau du profil des travailleurs*

Même si les données concernent un échantillon de la ZAE (8 entreprises représentant 74,5 % de l'emploi en 2008 et 2339 travailleurs actuels), nous pouvons considérer qu'elles reflètent une situation globale tout à fait représentative et permettent de fixer des lignes d'actions réalistes pour l'ensemble de la ZAE.

Le profil, principalement ouvrier (82 % de l'échantillon), n'est pas significatif d'une caractéristique d'activité industrielle unique. En effet, les entreprises rencontrées concernent tant le secteur de la production, de l'industrie alimentaire que celui de la distribution.

Ce statut prédominant des travailleurs est, par contre, tout à fait significatif de l'impact que cela peut engendrer en matière d'accessibilité à la ZAE. Cela induit, en effet, des modes horaires décalés de deux, voire trois pauses dont il faudra tenir compte de manière précise au moment de la mise en place éventuelles de solutions collectives de transport.

L'habitude du travailleur est d'utiliser son véhicule personnel pour venir travailler. Même si certaines pratiques de covoiturage sont mises en place, soit structurellement, soit spontanément, elles semblent dérisoires par rapport à l'ensemble des travailleurs.

De l'avis des entreprises, cette habitude de fonctionnement répond à une nécessité de besoin de flexibilité dans le travail. Les horaires, même s'ils sont fixés peuvent subir des modifications de dernière minute. Par ailleurs, ce mode de fonctionnement répond également à la nécessité pour les travailleurs de devoir trouver le juste équilibre entre la vie professionnelle et la vie privée.

## ***Au niveau des trajectoires domicile/travail des travailleurs***

Même si la majeure partie des travailleurs (83,26 %) provient du Hainaut, les trajectoires des personnes sont très diversifiées et multiples. Cette diversité est encore augmentée par la dispersion de l'habitat caractéristique des zones rurales et l'étendue du territoire environnant.

Malgré cette diversité, nous pouvons identifier quatre axes prédominants de trajectoires, à savoir : l'axe Ath-Lessines, l'axe N7, l'axe Lessines-Ghislenghien, l'axe de Mons. Sur ces trajectoires, des groupements plus conséquents de personnes peuvent alors être identifiés. Pour exemple : Ath : 160 travailleurs, Lessines : 118, Ghislenghien : 70...

Il est nécessaire de préciser que les trajectoires des personnes ont été identifiées grâce au code postal du domicile du travailleur et non pas grâce à son adresse précise. Il faut donc prévoir une variété de trajets supplémentaires engendrés par l'étendue des territoires communaux concernés.

Par ailleurs, les trajectoires domicile/travail n'ont pas pris en compte les arrêts éventuels, à savoir : l'arrêt pour déposer les enfants à l'école, pour les achats divers... Ce travail devrait d'ailleurs certainement faire l'objet d'une étude complémentaire indispensable au moment de la mise en place d'actions collectives de transport. Il est conséquent également de prendre en considération la trajectoire à l'arrivée précise au lieu de travail connaissant l'étendue certaine de la ZAE.

### **4.2 RECOMMANDATIONS**

La volonté du CSEF, au départ de ce travail d'analyse, était de mettre en exergue l'importance d'examiner les conditions d'accessibilité au sein d'une zone d'activités économiques. Nous considérons en effet que le problème de mobilité est devenu un frein conséquent dans la dynamique d'insertion socioprofessionnelle et qu'elle aura des conséquences également, à terme, sur la qualité de vie des travailleurs.

La méthodologie utilisée dans cette étude, le travail de concertation réalisé avec les experts et les acteurs directement concernés sur la ZAE permet d'avancer un certain nombre de pistes de recommandations qui reposent sur des éléments factuels concrets :

- Le constat d'isolement de la part des entreprises au sein de la ZAE de Ghislenghien est à prendre en compte sérieusement. Ce sentiment peut en effet être mobilisateur dans la mise en place d'un projet collectif inter entreprises. Les questions de mobilité des travailleurs actuels et futurs pourraient devenir le premier sujet fédérateur d'une dynamique collective inter entreprises sur la ZAE.
- Le statut ouvrier des travailleurs et la variété des trajectoires domicile/travail exigent des réponses qui doivent se penser de façon plurielle. Des solutions collectives peuvent toutefois s'envisager.

Plusieurs pistes peuvent être avancées à ce sujet :

- promotion de l'augmentation des transports en commun (bus et train). Ce renforcement du service public vers et sur la ZAE permettrait de couvrir les premiers besoins des travailleurs et des entreprises et ce de manière structurelle. Par ailleurs, l'augmentation du transport collectif apporterait une réponse directe aux besoins d'accessibilité de l'emploi sur la ZAE.
- mise en place de « navettes inter entreprises ». Ces navettes pourraient être instaurées via les sociétés intérim sur base du projet réalisé depuis plusieurs années sous l'impulsion du Fonds de formation intérimaires à Gand (Projet Max Mobile). La création de ces navettes permettrait de renforcer l'accessibilité à l'emploi en



donnant une réponse directe en amont du processus d'engagement. L'organisation de ce système collectif de transport pourrait être bénéfique pour les travailleurs et susciter des changements de comportement.

- mise en place d'une base de données de covoiturage. La base de données « Taxi stop » existant déjà au sein de certaines entreprises de la zone pourrait être élargie en créant une base de données inter entreprises pour l'ensemble de la ZAE.
- Même si la zone d'activités de Ghislenghien est conséquente en matière d'emploi pour le territoire, le nombre global n'est pas comparable à celui d'autres zonings tels que ceux d'Anvers, ou de Gand. Par ailleurs, l'emploi s'y trouve largement dispersé dans des entreprises de petite et moyenne tailles (seules deux grosses entreprises de  $\pm 1000$  travailleurs) installées sur une zone d'activités très étendue. Même si les solutions peuvent s'envisager collectivement, elles devront davantage l'être « à la carte » afin de répondre à ces caractéristiques spécifiques.
- L'implantation de la ZAE de Ghislenghien, le manque d'offre de services adaptées aux besoins en matière de mobilité font que l'utilisation du véhicule personnel est presque incontournable. Ce mode de transport individuel se marque davantage car il répond manifestement aux nécessités exigées par la vie professionnelle et aux besoins auxquels l'individu doit répondre d'un point de vue privé. Toutefois, la possession d'un véhicule personnel n'est pas une évidence pour tous, sans compter que l'évolution des coûts, la nécessité de penser à un meilleur équilibre de développement durable de nos habitudes quotidiennes n'iront pas en faveur de l'individualisme existant aujourd'hui dans les transports. Ces habitudes sont toutefois ancrées de manière structurelle et culturelle. Les changements proposés doivent donc l'être en parfaite concertation des personnes concernées, les entreprises directement bénéficiaires pouvant alors être acteurs facilitateurs et guides de ce changement.
- Des solutions de transports alternatifs (ex : le vélo, la motocyclette) pourront également être envisagées sachant que l'emploi dans un rayon de moins de 10 km est possible. La mise en place de ce type d'action exigera des modifications significatives de l'aménagement général de la zone : construction de pistes cyclables sécurisées, présence de parkings adaptés aux alentours des entreprises, installation d'équipements sanitaires pour les travailleurs dans les entreprises...
- Le plan d'action en matière de mobilité envisagé sur la ZAE de Ghislenghien devra prendre en compte les actions envisagées dans le cadre du développement territorial de proximité (ex : le plan communal de mobilité (PCM) de la commune de Lessines et le plan de déplacement entreprise (PDE) réalisé au sein de l'entreprise BAXTER.).

### 4.3 SUIVI DU PROJET

Les résultats de l'étude reposant sur des informations significatives de la réalité de terrain ont permis au comité de pilotage de fixer certaines recommandations qu'il considère nécessaires pour répondre aux attentes spécifiques des entreprises et des caractéristiques de la ZAE de Ghislenghien. Il est toutefois important de préciser que cette analyse demande une réflexion complémentaire.

Pour le comité de pilotage, la réalisation d'une étude de faisabilité fonctionnelle, économique paraît indispensable avant d'envisager la mise en place d'actions concrètes sur le terrain.

Or, le CSEF considère que ce travail dépasse largement l'expertise du comité de pilotage et désire aujourd'hui passer le relais à IDETA. L'Agence intercommunale de développement de la Wallonie picarde aura alors pour mission de repartir du travail réalisé en l'intégrant à son plan d'actions de développement territorial et tout spécialement les projets d'extension des ZAE du territoire de Wallonie picarde.

Le comité de pilotage souhaite, à ce titre, que ce travail se poursuive dans le même esprit de concertation collective avec les entreprises et que l'analyse complémentaire soit envisagée de la même manière avec les travailleurs et l'ensemble des acteurs publics et privés concernés par les questions de mobilité sur le territoire.

Même si nous prônons la réalité spécifique de chaque ZAE, le comité de pilotage considère que l'expérience acquise dans cette étude pour la ZAE de Ghislenghien peut servir de guide méthodologique pour l'analyse d'autres ZAE du territoire.

Enfin, la volonté au départ de ce travail était d'établir un cadre d'analyse des besoins pour promouvoir la mise en place d'actions concrètes favorisant une meilleure accessibilité à l'emploi au sein de la zone d'activités et permettre d'améliorer la mobilité des travailleurs actuels.

Les membres du comité de pilotage s'engagent donc à maintenir un suivi de la concrétisation de ces actions sur la ZAE de Ghislenghien.

Ils restent également à disposition pour soutenir toutes autres initiatives envisagées au sein d'autres ZAE du territoire.

## 5. ANNEXES

### ANNEXE 1 : DIAGNOSTIC - DEPLACEMENTS DOMICILE –TRAVAIL (ENQUÊTE SPF MOBILITÉ ET TRANSPORTS - 30 JUIN 2008)

#### Préambule

La loi-programme du 8 avril 2003 impose la participation au diagnostic triennal « Déplacements Domicile-travail » à toutes les entreprises et institutions publiques employant en moyenne plus de 100 travailleurs. Cela implique que dans ces entreprises et institutions publiques une enquête doit être réalisée pour chaque unité d'établissement d'au moins 30 travailleurs. En outre, ces entreprises et institutions publiques sont tenues de demander l'avis du conseil d'entreprise ou du comité de concertation, ou à défaut, il met au courant un autre organe habilité pour la concertation syndicale.

Dispositions pratiques du recueil d'informations : Pour limiter la charge administrative pour les entreprises, le Gouvernement a opté pour l'e-gouvernement pour encadrer le projet de diagnostic. Cela implique que certaines informations déjà existantes à l'Administration fédérale ne devraient plus être demandées aux entreprises. Les données relatives aux travailleurs ont été obtenues via la Banque Carrefour des Entreprises de la Sécurité Sociale (BCSS) auprès de l'ONSS et de l'ONSS-APL, avec la collaboration du Registre national. Toutes les données relatives aux employeurs et à leurs unités d'établissement sont basées sur les numéros d'entreprise et les numéros d'unités d'établissement de la Banque carrefour des Entreprises.

### Diagnostic ZAE Tournai-Ouest et ZAE Ghislenghien

#### ENTREPRISES REpondantes

ZAE Tournai-Ouest	Travailleurs	Activité
CERP TOURNAI	26	Commerce de gros de produits pharmaceutiques Transports routiers de fret, sauf services de déménagement
CARDON LOGISTIQUE SERVICE INNOVATION GROUP BELGIUM	117	
BUREAU D'INSPECTION AUTOMOBILE	16	Activités des agences de publicité
CARESTEL FROYENNES	31	Contrôle technique des véhicules automobiles
REXEL BELGIUM	18	Restauration à service restreint Commerce de gros de matériel électrique, y compris le matériel d'installation
ERNST & YOUNG FIDUCIAIRE	97	Activités des experts-comptables et des conseils fiscaux
ZAE Ghislenghien	Travailleurs	Activité
GEFCO BENELUX	34	Transports routiers de fret, sauf services de déménagement
WALDICO	149	Entreposage et stockage, y compris frigorifique
HUSQVARNA BELGIUM	618	Fabrication de machines pour l'extraction ou la construction
	187	

#### CORRESPONDANCE EN MATIERE D'EMPLOI

	Travailleurs	Hommes	Femmes
ZAE Tournai-Ouest	339	74%	26%
ZAE Ghislenghien	954	88%	12%

## HORAIRE DE TRAVAIL

(Données en % travailleurs)

	ZAE Tournai-Ouest	ZAE Ghislenghien
Fixes	27,1	20,2
Flottant	24,2	10,9
Equipes	6,8	4,1
Irréguliers	33,3	64,8
Autres	8,6	0

La ZAE de Ghislenghien présenterait davantage de travailleurs à horaires irréguliers (64,8 % irréguliers et 10,9 % flottants).

## TEMPS DE TRAVAIL

Ce tableau donne des informations sur les temps de travail (temps-plein, partiel, ...) des travailleurs concernés sur les deux ZAE. Ces données proviennent de deux sources : ONSS et l'enquête SPF Mobilité.

Les chiffres ONSS ne correspondent pas totalement aux chiffres fournis par l'employeur pour l'enquête.

Pour l'ONSS ce n'est pas aussi pertinent de savoir qui travaille dans quelle unité d'établissement. Pour l'enquête, on demande seulement les travailleurs qui "commencent et terminent au moins la moitié de leur journée de travail dans l'établissement concerné".

ZAE Ghislenghien			
Travailleurs	Femmes	Hommes	Total
<b>Informations ONSS</b>			
Total des travailleurs affectés à l'unité d'établissement	74	544	618
dont : - Temps-plein	28	316	344
- Temps-partiel	46	228	274
- Saisonniers et intermittents	0	0	0
<b>Informations enquête</b>			
Intérimaires	19	55	74
Travailleurs qui, normalement, commencent et terminent au moins la moitié de leurs journées de travail dans l'établissement concerné (même s'ils font des déplacements professionnels à partir de l'unité d'établissement)	111	843	954

<b>ZAE Tournai-Ouest</b>			
<b>Informations ONSS</b>			
<b>Travailleurs</b>	<b>Femmes</b>	<b>Hommes</b>	<b>Total</b>
Total des travailleurs affectés à l'unité d'établissement	198	282	480
dont : - Temps-plein	47	207	254
- Temps-partiel	151	75	226
- Saisonniers et intermittents	0	0	0
<b>Informations enquête</b>			
Intérim	42	61	103
Travailleurs qui, normalement, commencent et terminent au moins la moitié de leur journée de travail dans l'établissement concerné (même s'ils font des déplacements professionnels à partir de l'unité d'établissement)	88	251	339

### TRANSPORT PRINCIPAL

Les informations concernent le mode de déplacement principal, à savoir : celui avec lequel la plus grande distance entre le domicile et le travail est parcourue et ce, durant la majeure partie de l'année. (données en "% travailleurs").

	<b>ZAE Tournai-Ouest</b>	<b>ZAE Ghislenghien</b>
Voiture seul/en famille	88,2	64,6
Covoiturage	1,2	29,2
Train	0	0,5
Bus, tram, métro	3,5	0
Transport en commun par employeur	3,5	1,5
Moto-vélocycle	2,4	2,7
Vélo	0,9	1,4
Marche	0,3	0,1

Les travailleurs de la ZAE de Tournai-Ouest utiliseraient principalement une voiture individuelle. Certaines pratiques de covoiturage existent sur la ZAE de Ghislenghien.

Remarque : il est prévu dans le questionnaire une question permettant d'affiner le mode de déplacement d'approche et final. Cette question est facultative et n'a reçu aucune réponse pour les zones concernées.

### DISTANCE

Réponses obtenues pour 47 % des travailleurs de la ZAE Tournai-Ouest et pour 64 % des travailleurs de la ZAE de Ghislenghien.

	<b>ZAE Tournai-Ouest</b>	<b>ZAE Ghislenghien</b>
Domicile / travail	18	16,9

## ACCESSIBILITÉ DE L'UNITÉ D'ÉTABLISSEMENT

Les informations concernent les dispositifs mis en place par l'établissement en matière d'emplacement ainsi que les dispositifs qui existent à proximité de l'entreprise.

(données en "% d'unités répondantes").

	ZAE Tournai-Ouest	ZAE Ghislenghien
Capacité de parking voiture (emplacement)	77,6	65,8
Capacité parking vélo (emplacement vélo)	0	307,7 *
Capacité parking vélomoteur et moto	0	134,6 *
Arrêt gare < 1 km	14,3	-
Arrêt TEC < 500 m	71,4	66,7
Arrêt STIB < 500 m	14,3	0

\* Il faut comprendre : la capacité de parking est calculée en pourcentage sur base du nombre d'emplacements prévus divisé par le nombre d'utilisateurs. Ex : 5 utilisateurs vélos pour 15 emplacements suffisent à obtenir un chiffre de 300 %.

La capacité de parking voiture sur la ZAE de Tournai-Ouest est plus favorable.

La capacité de parking vélo est présente sur la ZAE de Ghislenghien.

Un arrêt TEC est disponible dans les deux zonings.

## MESURES EXISTANTES

Ces informations concernent les mesures mises en place par l'entreprise.

(données en "% d'unités répondantes").

	ZAE Tournai-Ouest	ZAE Ghislenghien
<b>Pour cyclistes</b>		
Pas de mesure existantes	85,7	33,3
Indemnité de déplacement complémentaire	0	33,3
Emplacements sécurisés	14,3	33,3
Navettes vélos à disposition à la gare	0	33,3
Vêtements de pluie	0	33,3
Espaces pour se changer	0	33,3
Abris couverts	0	66,7
Douches	0	33,3
<b>Pour le covoiturage</b>		
Pas de mesure existantes	85,7	33,3
Organisation covoiturage	14,3	66,7
Adhésion à une banque de données	0	33,3
<b>Pour le transport en commun</b>		
Pas de mesure existante	85,7	66,7
Bus organisé par l'employeur	14,3	33,3
<b>Mesures diverses autres</b>		
Pas de mesure en vigueur	85,7	100,0
Télé travail	14,3	0

Il est à noter certaines initiatives telles que le télé travail, le covoiturage ou des mesures spécifiques pour les utilisateurs cyclistes.

## PROBLÉMATIQUES

Ces informations concernent les problématiques au sein de l'entreprise en matière de mobilité (données en "% d'unités répondantes").

	ZAE Tournai-Ouest	ZAE Ghislenghien
<b>Voiture/moto</b>		
Pas de problèmes	85,7	33,3
Nombre de parking insuffisant	0	33,3
Autres	14,3	33,3
<b>Vélo</b>		
Pas de problèmes	57,1	66,7
Trafic dangereux	28,6	33,3
Insécurité sociale	14,3	-
Pas de possibilité d'emplacement sécurisé	28,6	-
<b>Transport en commun</b>		
Pas de problèmes	57,1	33,3
Absence de desserte – ou insuffisante	42,9	66,7
Organisation TEC non adapté temps travail	14,3	66,7
Distance de l'établissement à l'arrêt ou à la gare	14,3	66,7
Temps de déplacement en transports en commun	14,3	-
<b>Autres remarques</b>		
Pas de problèmes	57,1	66,7
Possibilité de recruter en raison de la mauvaise accessibilité	-	33,3
Coût des voitures de société	14,3	-
Coût du transport collectif organisé par l'employeur	14,3	-
Sentiment d'insécurité en raison des horaires	14,3	-
Intérêt pour l'environnement	14,3	-
Collaboration positive entre employeur et employés en matière de déplacements	14,3	-

Pour les voitures, l'aménagement des infrastructures serait sans problème pour les répondants de la ZAE de Tournai-Ouest. Manifestement, la situation est plus mitigée pour Ghislenghien.

Pour les transports en commun, la situation est considérée comme « sans problème » au sein de la ZAE Tournai Ouest pour plus de 50 % de répondants. Il est à noter par ailleurs un manque de desserte. Pour la ZAE de Ghislenghien, de multiples problématiques sont identifiées (insuffisance de dessertes voire absence, organisation TEC non adaptée au temps de travail, importance de la distance de l'établissement à l'arrêt ou à la gare).

33 % d'entreprises déclarent avoir des difficultés à recruter pour des raisons de manque de mobilité sur la ZAE.

## MESURES POTENTIELLES (MESURES QUE L'ENTREPRISE PEUT ENVISAGER)

L'information recueillie concerne les mesures que les entreprises sont prêtes à envisager pour améliorer la situation (*données en "% d'unités répondantes"*).

	ZAE Tournai-Ouest	ZAE Ghislenghien
<b>Vélo</b>		
Aucune mesure	57,1	100,0
Emplacement sécurisé sur site	28,6	-
Abris couverts pour vélo	14,3	-
Espace pour se changer	14,3	-
Informations sur itinéraires cyclables	14,3	-
<b>Covoiturage</b>		
Aucune mesure	57,1	33,3
Organisation covoiturage	14,3	-
Adhésion à une base de données	14,3	-
Emplacements de parking réservés	14,3	33,3
Dissémination d'info sur le covoiturage	28,6	33,3
Garantie du trajet de retour	-	33,3
<b>Transports en commun</b>		
Aucune mesure	57,1	66,7
Diffusion d'information	28,6	-
Utilisation transport commun pour déplacement service	14,3	-
<b>Mesures potentielles diverses</b>		
Aucune mesure envisagée	42,9	66,7
Travail à distance	14,3	-
Information sur les alternatives à la voiture individuelle	28,6	33,3
Concertation régulière avec les pouvoirs locaux	-	33,3
Déménagement de l'entreprise	14,3	-



## ANNEXE 2- : ENTREVUE INDIVIDUELLE DES ENTREPRISES - GUIDE D'ENTRETIEN

- Q1- Que pensez-vous du projet ? (avis général)

*(Cette question permet de cerner l'intérêt de l'entreprise sur la problématique du projet)*

- Q2- Recueil d'informations sur les activités de l'entreprise – type d'emploi (ouvriers-salariés) – nombre de travailleurs – infos relatives aux travailleurs : horaire – trajet domicile/travail.

*(Ce premier recueil d'informations peut être utile pour identifier les grandes tendances de besoins concrets).*

- Q3- Quels problèmes spécifiques avez-vous rencontrés en matière de mobilité des travailleurs ? Quelles sont les actions mises en place par l'entreprise, quelles sont les habitudes des travailleurs à ce sujet ?

*(Ces questions doivent permettre de cerner l'intérêt de l'entreprise sur les questions de mobilité et de voir à quel niveau elle situe cette problématique en interne (mobilité travailleurs et/ou marchandises – mobilité entreprise/mobilité plus collective -ZAE).*

- Q4- Rencontrez-vous des situations problématiques liées à la mobilité lors de nouveaux recrutements ? Utilisez-vous fréquemment l'intérim ?

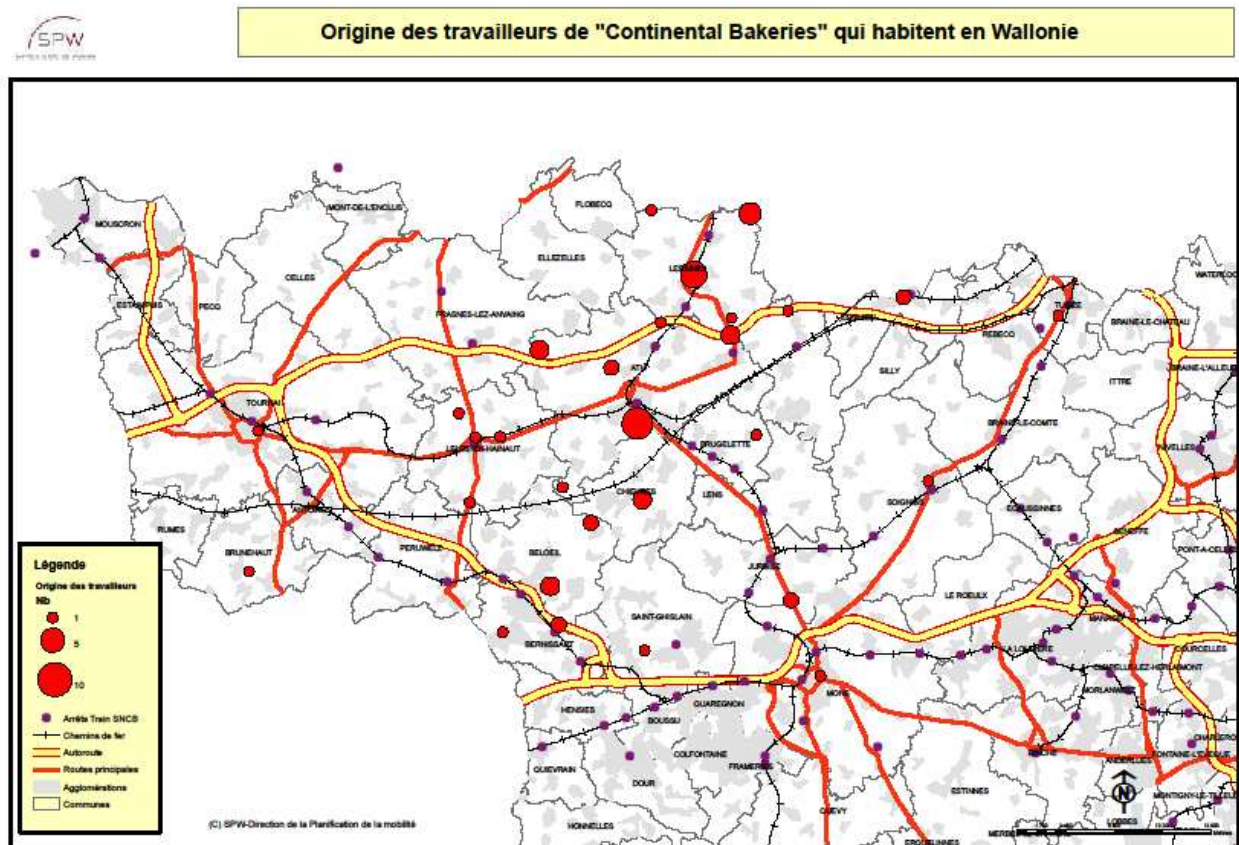
- Q4- Quelles pistes pourraient répondre de manière la plus adéquate aux problèmes de mobilité : covoiturage – le vélo – les transports en commun ?

- Q5- Identifiez-vous d'autres solutions plus conséquentes qui pourraient répondre aux besoins : TEC -SNCB - aménagement du territoire ?

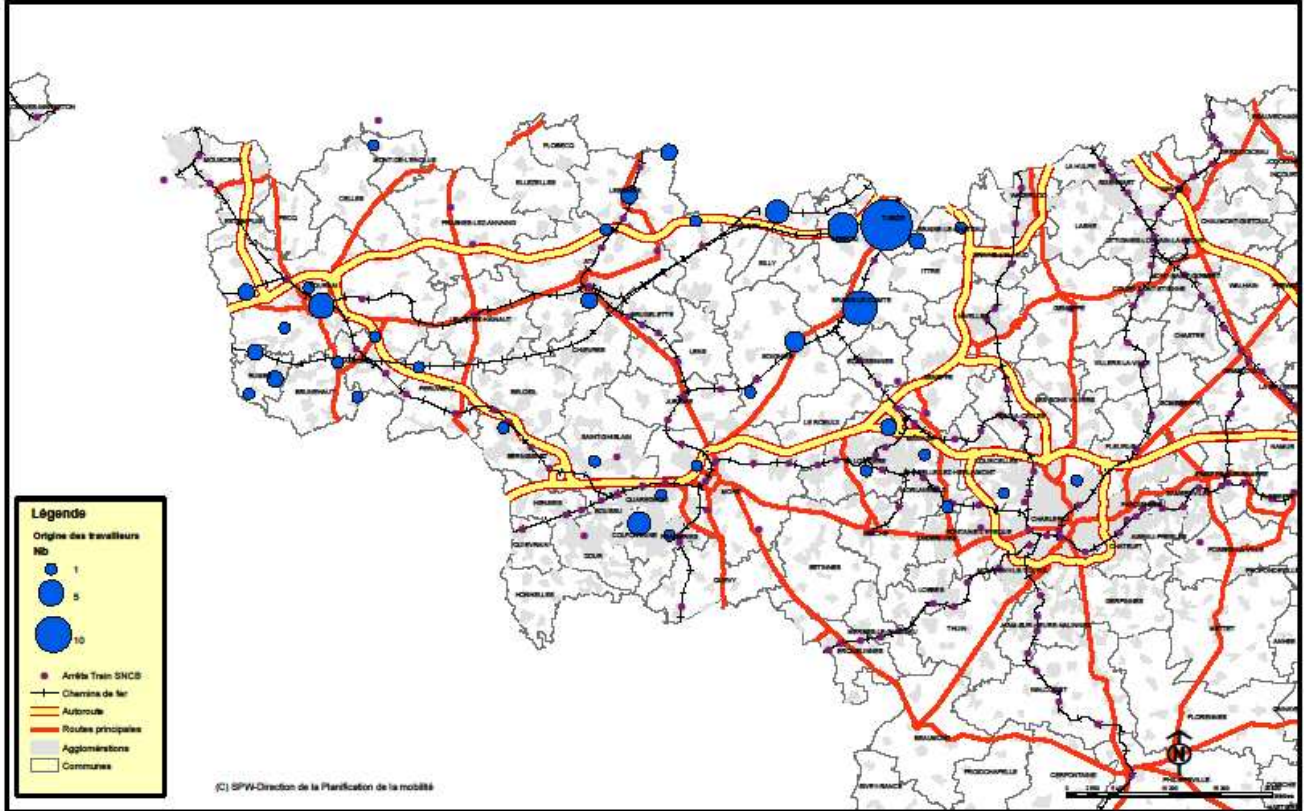
- Q6- Pensez-vous que des actions collectives inter entreprises peuvent être intéressantes ? Quelle serait la plus-value pour vous ? Seriez-vous intéressé à participer à un projet collectif visant à promouvoir une meilleure accessibilité au sein de votre entreprise /du ZAE ?

*(Cette question permet d'identifier la perspective d'investissement de l'entreprise à la participation d'action commune)*

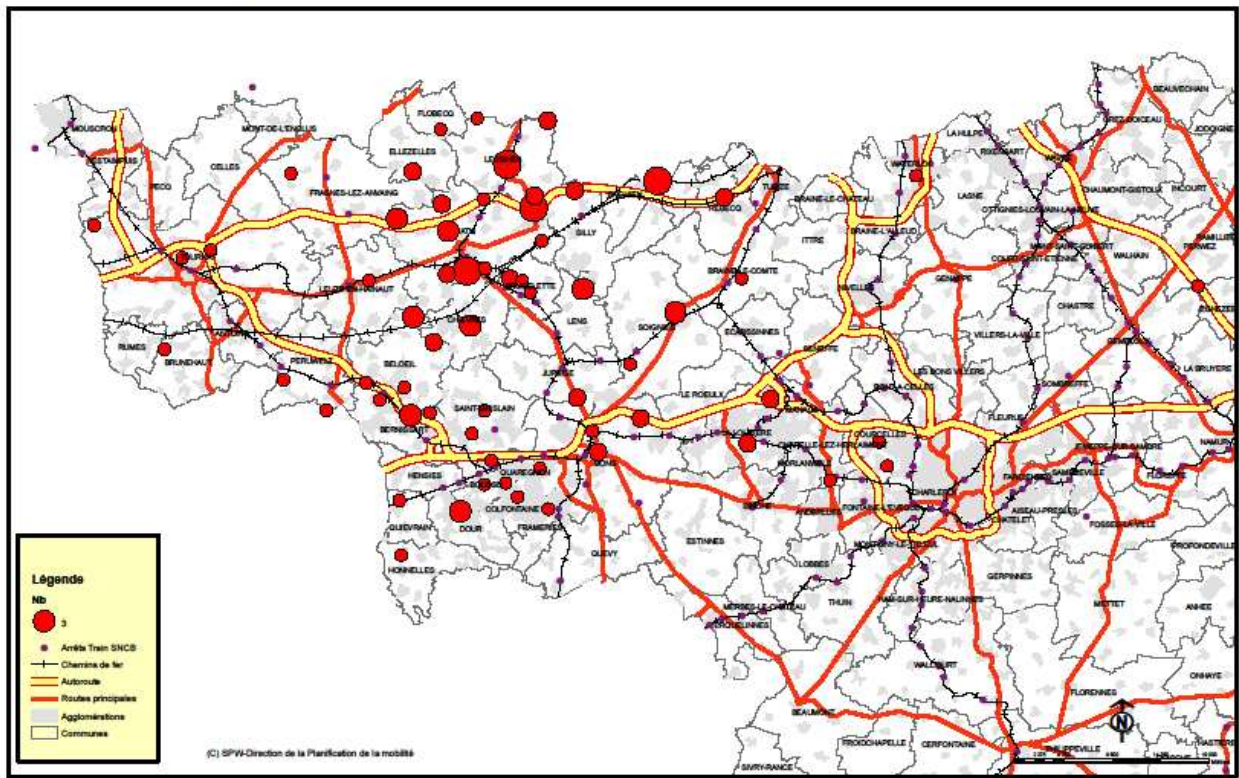
### ANNEXE 3 : CARTOGRAPHIE DES TRAJECTOIRES DES ENTREPRISES



Origine des travailleurs de "Mondigroup" qui habitent en Wallonie

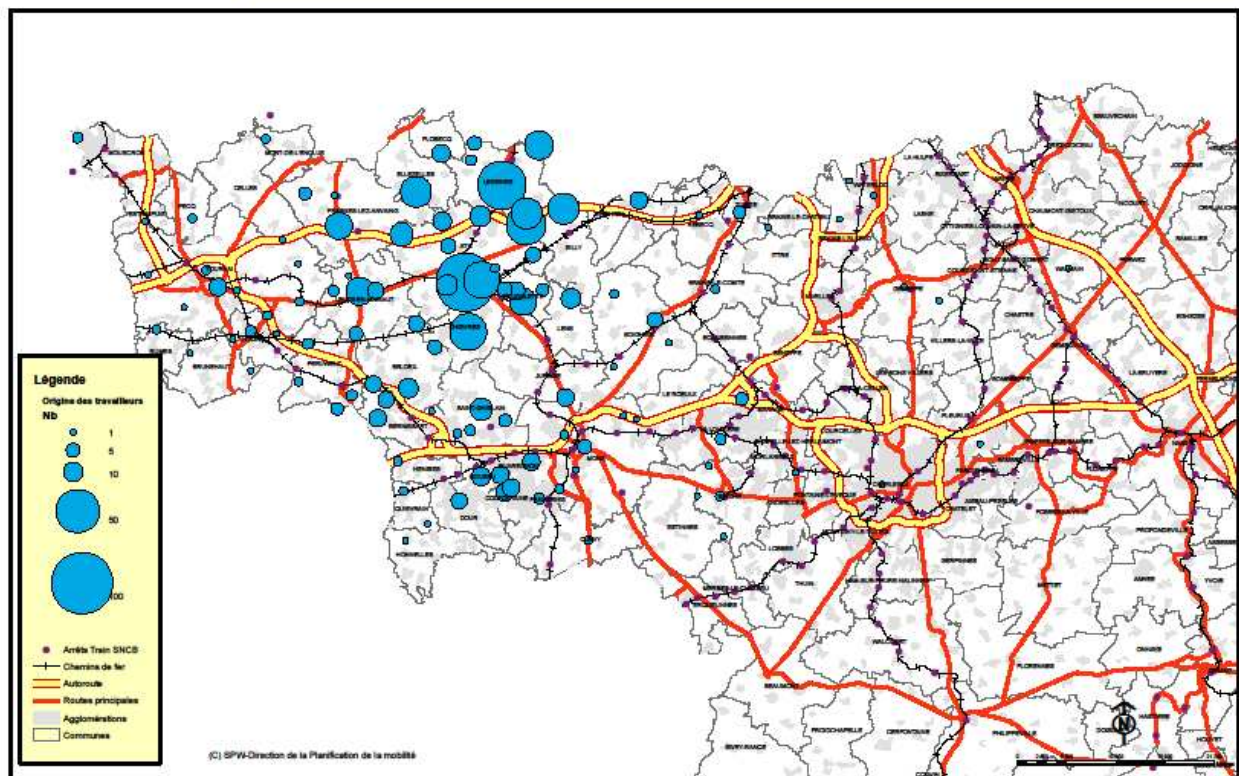


**Origine des travailleurs de "Gefco" qui habitent en Wallonie**

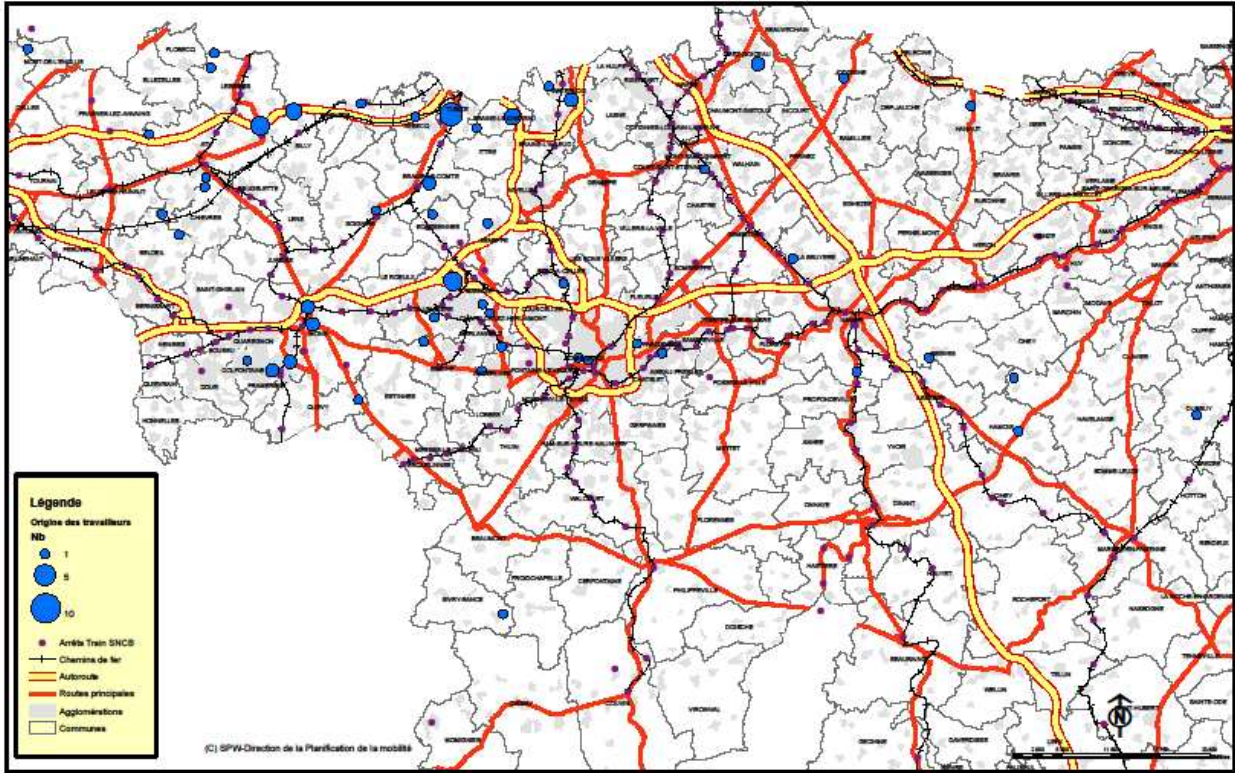




**Origine des travailleurs de "Valéo" qui habitent en Wallonie**



Origine des travailleurs de "Husqvarna" qui habitent en Wallonie



Origine des travailleurs de "Waldico" qui habitent en Wallonie

