

AVIS

Édition 2024 du diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail



Saisine

En exécution de la loi-programme du 8 avril 2003, Madame Valérie Verzele, directrice générale de la DG Politique de mobilité durable et ferroviaire du SPF Mobilité et Transports, a transmis au Conseil central de l'Économie et au Conseil national du Travail (ci-après : les Conseils), par lettre du 5 décembre 2023, une demande d'avis concernant le projet de questionnaire pour les employeurs dans le cadre de l'édition 2024 du diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail.

La sous-commission mixte « Enquête fédérale », qui est chargée de ce dossier au sein des Conseils, s'est penchée sur cette demande d'avis lors de ses réunions du 19 décembre 2023 et du 23 janvier 2024. Sur la base de ses discussions et compte tenu des résultats d'une enquête par écrit qu'elle a organisée après la présentation des résultats de l'édition 2021 du diagnostic fédéral donnée par le SPF Mobilité et Transports, cette sous-commission mixte a rédigé le présent avis, qui a été approuvé lors de la séance plénière commune des Conseils du 27 mars 2024.

Le présent avis comprend trois parties. Dans la première partie, les Conseils suggèrent des adaptations au projet de questionnaire 2024 auquel devront répondre les employeurs participant au diagnostic. Pour ce faire, ils tiennent compte des résultats d'une enquête par écrit sur l'utilisation du diagnostic fédéral qu'ils ont menée auprès de « mobility managers », de gestionnaires de zonings d'entreprises, d'opérateurs de transports en commun et d'universitaires entre le 28 septembre 2023 et le 22 novembre 2023 pour préparer l'édition 2024 du diagnostic fédéral sur les déplacements domicile- travail. Les Conseils s'efforcent également de toujours mettre en balance, d'une part, la collecte des informations nécessaires pour le développement d'une politique de mobilité et qui apportent une réelle valeur ajoutée à la concertation sociale en matière de mobilité au sein des entreprises, et, d'autre part, l'allègement maximal de la charge administrative des entreprises participantes.

Ensuite, ils proposent des adaptations au projet de questionnaire interactif 2024 adressé aux travailleurs, qui pourra uniquement être complété en ligne via l'outil gratuit du SPF Mobilité et Transports par les travailleurs dont l'employeur utilise cet outil pour interroger les membres de son personnel sur leurs déplacements domicile-travail.

Dans la troisième et dernière partie, les Conseils formulent un certain nombre de recommandations générales en vue des prochaines éditions du diagnostic fédéral, sur la base des réponses obtenues auprès des « mobility managers », gestionnaires de zonings d'entreprises, opérateurs de transports en commun et universitaires dans le cadre de leur enquête par écrit sur l'utilisation du diagnostic fédéral.

AVIS

1 Le projet de questionnaire 2024 pour les employeurs

1.1 Partie 2 : Organisation du temps de travail

La fréquence du télétravail sur base hebdomadaire fait l'objet d'une question tant dans le projet de questionnaire pour les employeurs que dans le projet de questionnaire interactif pour les travailleurs. Les Conseils font remarquer que les options de réponse qui peuvent être cochées dans les deux projets de questionnaire sous cette question sont différentes. Dans le projet de questionnaire pour les employeurs, l'option « moins d'un jour par semaine et au moins 5 x par an » peut être cochée, alors que dans le projet de questionnaire pour les travailleurs, l'option « moins d'un jour par semaine et au moins 1 x par mois » est proposée.

Les Conseils demandent de rendre les options de réponse à cette question identiques en proposant dans les deux questionnaires l'option de réponse « moins d'un jour par semaine et au moins 1 x par mois ».

1.2 Partie 3 : Mode de déplacement des travailleurs

Les Conseils prennent acte de la proposition du SPF Mobilité et Transports de ne plus interroger sur le(s) mode(s) de déplacement d'approche et final éventuel(s) dans le questionnaire pour les employeurs. La question sera uniquement posée dans le questionnaire interactif pour les travailleurs et seuls les travailleurs dont l'employeur utilise l'outil¹ mis à sa disposition gratuitement par le SPF pourront donc encore y répondre.

Les Conseils font remarquer que le diagnostic fédéral est l'une des seules sources de données contenant des informations sur le(s) mode(s) de déplacement d'approche et final dans le cadre des déplacements domicile- travail. À leurs yeux, ces informations sont nécessaires pour pouvoir monitorer la multimodalité dans le cadre des déplacements domicile-travail et, si nécessaire, prendre des mesures d'ajustement afin de réaliser le transfert modal poursuivi par les différents niveaux de pouvoir.

¹ Pour l'édition 2021 du diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail, le SPF Mobilité et Transports a pu obtenir les données d'environ 120 000 travailleurs grâce à l'utilisation de l'outil. À titre comparatif : 1 623 689 travailleurs ont participé au diagnostic fédéral à travers 9 731 enquêtes.

Les Conseils attirent également l'attention sur le fait que les informations sur le(s) mode(s) de déplacement d'approche et final sont importantes pour les opérateurs de transports en commun régionaux. En effet, c'est notamment grâce à ces données qu'ils sont informés de (l'évolution de) l'utilisation des transports en commun régionaux pour le trajet d'approche ou final et qu'ils peuvent estimer le potentiel inexploité des transports en commun régionaux. Ces informations permettent aussi aux opérateurs de proposer des solutions aux problèmes (d'accessibilité)² qui sont identifiés par les entreprises et institutions publiques participant au diagnostic.

Les Conseils demandent que le SPF Mobilité et Transports ajoute dans le questionnaire destiné aux employeurs une note informative sous le point 3.3 « Mode(s) de déplacement d'approche et final éventuel(s) » indiquant l'importance de ces informations et encourageant le plus possible les employeurs et les travailleurs à respectivement mettre à disposition et compléter l'outil offert gratuitement par le SPF Mobilité et Transports.

1.3 Partie 6 : Politique de mobilité de l'employeur

1.3.1 Section « Voiture », sous-section « Avantages complémentaires pour les détenteurs d'un véhicule de société »

Dans la proposition de questionnaire 2024, les employeurs sont notamment interrogés sur la présence, l'absence ou l'introduction planifiée d'une « carte carburant avec limites » ou d'une « carte carburant illimitée ». Au vu de l'essor des voitures de société électriques et de l'ambition du gouvernement fédéral de décarboner le parc de voitures de société d'ici 2026, les Conseils demandent que les avantages mentionnés dans le questionnaire définitif pour les employeurs soient formulés comme suit : « carte carburant ou de recharge illimitée » et « carte carburant ou de recharge avec limites ». Les Conseils demandent également qu'il soit précisé à l'aide de quelques exemples concrets ce qui est entendu par « limites » (p. ex. : une limitation du nombre de kilomètres parcourus, faire le plein ou recharger uniquement en Belgique, une limitation du nombre de kilowattheures de recharge rapide...).

² Des exemples de tels problèmes sont : l'unité d'établissement est très difficilement accessible en transports en commun ; la distance entre l'unité d'établissement et l'arrêt ou la gare est trop importante ; les environs de l'unité d'établissement sont trop peu desservis par les transports en commun.

1.3.2 Section « Voiture », sous-section « Alternatives aux véhicules de société »

Dans la sous-section « Alternatives aux véhicules de société » de la proposition de questionnaire 2024, les employeurs sont notamment interrogés sur la présence, l'absence ou l'introduction planifiée d'un budget mobilité tel que prévu dans la loi du 17 mars 2019.

Les Conseils demandent que le SPF Mobilité et Transports prévoie dans cette sous-section un petit texte visant à encourager le plus possible les employeurs à utiliser l'outil gratuit du SPF et à inclure la partie « véhicule de société » (une partie optionnelle comprenant les questions sur le budget mobilité) dans le questionnaire qu'ils peuvent soumettre à leurs travailleurs via cet outil.

2 Le projet de questionnaire interactif 2024 pour les travailleurs

2.1 La partie « Voiture de société »

Les Conseils proposent de reformuler la question « Avez-vous une voiture de société ? » comme tel : « Avez-vous une voiture de société ou un budget mobilité ? » de façon à ce que tous les travailleurs ayant droit à un budget mobilité voient les questions relatives à ce budget.

Dans la partie « Voiture de société » du projet de questionnaire interactif 2024, il est demandé aux travailleurs s'ils sont intéressés³ par un budget mobilité. À la question « Disposez-vous d'un budget mobilité offert par votre employeur ? », ils peuvent répondre par « Je l'utilise », « Je ne l'utilise pas » ou « Je ne connais pas ». Les Conseils suggèrent de remplacer la dernière option de réponse par « L'employeur ne propose pas de budget mobilité ».

De plus, les Conseils demandent que l'on ajoute une question supplémentaire sur l'affectation du budget mobilité :

³ L'intérêt pour un budget mobilité est sondé via la question « Renoncerez-vous à votre voiture de société pour des avantages tels qu'un abonnement de train, de vélo, une voiture de location pour les vacances à l'étranger, une voiture moins chère ou plus écologique, une compensation financière (salaire supplémentaire, avantage fiscal) ? »

À quelles fins utilisez-vous le budget mobilité ? (Cochez toutes les options de réponse qui s'appliquent à votre utilisation)

- Pour le financement d'une voiture de société respectueuse de l'environnement
- Pour le financement de frais de logement (p. ex. : loyer, emprunt hypothécaire)
- Pour le financement des transports en commun et des frais de parking liés (p. ex. : le coût d'un abonnement de stationnement vélo ou voiture)
- Pour le financement d'une mobilité douce (p. ex. : l'achat d'un vélo/d'une trottinette, les frais de stationnement d'un vélo, l'équipement pour un vélo, une trottinette)
- Pour le financement de la mobilité partagée
- Je me fais verser le solde
- Autres : ...

Ils soulignent que les informations sur l'affectation du budget mobilité sont importantes pour pouvoir évaluer son utilisation à la lumière de l'objectif de mobilité poursuivi au travers de ce budget mobilité (à savoir promouvoir l'utilisation des modes de transport durables). Les Conseils attirent également l'attention sur le fait que les administrations compétentes (l'ONSS et le SPF Finances) ne disposent pas d'informations sur l'affectation du pilier 2 « Mobilité durable » des budgets mobilité octroyés.

2.2 La partie « Mode de déplacement principal »

Il est demandé aux travailleurs qui utilisent un vélo non électrique ou un vélo électrique (25 km/h) comme mode de déplacement principal si le vélo est un vélo personnel ou un vélo appartenant à un service de mobilité partagée. Les Conseils ne sont pas tout à fait sûrs si un vélo pris en leasing par un particulier est considéré comme un vélo personnel ou comme un vélo appartenant à un service de mobilité partagée. Ils demandent dès lors que cela soit précisé dans le questionnaire 2024 adressé aux travailleurs.

2.3 La partie « Problèmes de mobilité »

Actuellement, les travailleurs peuvent indiquer dans quelle mesure 3 problèmes les découragent à utiliser la voiture, à savoir : la congestion est trop importante ; l'état des routes est mauvais ; le nombre de places de parking est insuffisant. Les Conseils demandent d'ajouter comme raison possible : « la mobilité automobile est trop chère ». Il est également demandé aux travailleurs « Seriez-vous prêt(e) à venir (davantage) au travail en voiture si ces problèmes n'étaient pas présents ? » Les Conseils demandent que cette question soit reformulée comme suit : « Seriez-vous enclin(e) à venir (davantage) au travail en voiture si ces problèmes n'étaient pas présents ? »

Les Conseils demandent aussi qu'une question supplémentaire soit ajoutée : « Seriez-vous enclin(e) à vous rendre moins souvent en voiture au travail si : il n'y avait pas de problèmes avec les transports en commun (oui/non) ; il existait suffisamment de parkings de délestage (oui/non). »

3 Recommandations générales en vue des prochaines éditions du diagnostic fédéral

Entre le 28 septembre 2023 et le 22 novembre 2023, les Conseils ont organisé une enquête par écrit sur l'utilisation du diagnostic fédéral auprès de « mobility managers », de gestionnaires de zonings d'entreprises, d'opérateurs de transports en commun et d'universitaires. Un premier constat général qui s'est dégagé de cette enquête est que les résultats du diagnostic fédéral contribuent bel et bien aux deux objectifs⁴ visés. Selon les « mobility managers », les gestionnaires de zonings d'entreprises, et les opérateurs de transports en commun, le diagnostic fédéral contient des questions utiles qui sont importantes pour la mise en œuvre d'une politique de mobilité à leur niveau. Selon les universitaires, il contient des questions intéressantes et pertinentes pour la réalisation d'études en soutien aux politiques dans le domaine de la mobilité.

⁴ Le diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail poursuit un double objectif, à savoir : d'une part, fournir des indicateurs et des statistiques pour soutenir la politique de mobilité à différents niveaux et, d'autre part, stimuler le débat en matière de mobilité au sein des entreprises et des institutions publiques via la concertation sociale.

De plus, dans le cadre de l'enquête, les Conseils ont pu constater que le diagnostic fédéral joue le rôle de « wake up call » en ce qui concerne la problématique de la mobilité dans les entreprises et qu'il stimule la concertation sociale autour de ce thème au niveau de l'entreprise. À l'occasion de la présentation des résultats du diagnostic fédéral dans les entreprises, les mesures qui ont déjà été prises en matière de mobilité sont souvent examinées ou des explications supplémentaires sont données à leur sujet. Dans beaucoup d'entreprises, cette présentation donne également lieu à la proposition ou la prise de nouvelles mesures de mobilité en concertation. Les Conseils encouragent les organes consultatifs des entreprises à continuer à accorder une attention régulière à la problématique de la mobilité.

Les Conseils ont également constaté qu'une enquête auprès des travailleurs réalisée par le biais de l'outil gratuit du SPF Mobilité et Transports fournit des résultats qui ont une réelle valeur ajoutée en termes de contribution à la politique de mobilité à différents niveaux. Toutefois, ils se sont rendu compte que certains employeurs n'utilisent pas l'outil, et ce, pour différentes raisons : l'outil s'utilise exclusivement en ligne, ce qui constitue un problème pour les travailleurs qui n'ont pas d'adresse e-mail professionnelle ou d'accès à un PC, ou pour les employeurs qui ne peuvent faire de distinction entre les travailleurs d'unités d'établissement qui doivent participer au diagnostic et ceux qui ne le doivent pas ; leur propre enquête est plus large, ils interrogent par exemple aussi les étudiants et/ou les fournisseurs en plus des travailleurs ; ils ont développé leur propre outil qui est plus facile d'utilisation pour eux. Certains employeurs utilisent l'outil, mais doivent finalement uniquement se baser sur des données des RH pour répondre aux questions parce qu'ils n'atteignent pas le quorum exigé (40 %). Les Conseils encouragent les entreprises et les institutions publiques participant au diagnostic, ainsi que leurs travailleurs, à utiliser autant que possible l'outil mis à disposition par le SPF. Ils demandent également au SPF Mobilité et Transports de chercher, en collaboration avec les entreprises et institutions publiques participant au diagnostic fédéral intéressées par l'outil, des solutions pour éliminer les obstacles qui les empêchent actuellement d'utiliser l'outil du SPF.

Pour les Conseils, il est important de proposer des solutions aux problèmes de mobilité qui sont mis en lumière par le diagnostic fédéral. Un constat positif mis en avant dans le cadre de l'enquête par écrit est que certains opérateurs de transports en commun utilisent les résultats du diagnostic fédéral. Ainsi, ces résultats (ainsi que les informations sur l'utilisation des transports en commun pour le trajet d'approche ou final dans le cadre des déplacements domicile-travail obtenues grâce à l'outil auprès des travailleurs) sont par exemple utilisés pour identifier le potentiel inexploité des transports en commun. En outre, ces résultats ont déjà servi de base à des mesures visant à améliorer l'accessibilité des entreprises en transports en commun. Ils ont aussi été utilisés pour identifier des problèmes au niveau des horaires ou pour

évaluer quelles lignes de transports en commun pourraient être améliorées. Dès lors, les Conseils soulignent l'importance d'une communication optimale entre le SPF Mobilité et Transports, d'une part, et les autorités compétentes (au niveau local, régional et fédéral) et les opérateurs de transports en commun d'autre part, concernant les possibilités d'utilisation des données du diagnostic fédéral et concernant les problèmes de mobilité mis en avant par le diagnostic.

En vue d'améliorer l'accessibilité des zonings d'entreprises, il est important que le SPF informe les gestionnaires de ces zonings des possibilités d'utilisation du diagnostic fédéral et sur le fait que les résultats du diagnostic fédéral peuvent être demandés à l'échelle d'un zoning d'entreprises.

Les Conseils ont également constaté que le diagnostic fédéral apporte une grande valeur ajoutée pour la recherche académique et qu'il est particulièrement approprié pour réaliser des analyses de l'accessibilité des emplois (complété par d'autres sources statistiques). Selon les universitaires, le grand atout du diagnostic fédéral réside dans le fait que les travailleurs sont reliés à leur établissement (code postal) et non au siège social. Le diagnostic comporte aussi des informations sur le secteur d'activités et le type de travailleurs, ce qui permet d'avoir un aperçu de l'accessibilité par profil de travailleur (ouvrier, employé). Enfin, le code postal du domicile d'au moins 40 % des travailleurs est également disponible, ce qui permet d'associer le travailleur à un lieu (domicile et lieu de travail - origine et destination).