



AVIS

CCE 2014-0317

L'évaluation du diagnostic fédéral sur les déplacements
domicile-travail 2011 et les améliorations proposées
pour 2014



Avis concernant l'évaluation du diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail 2011 et les améliorations proposées pour 2014

Bruxelles
25-02-2014

Avis concernant l'évaluation du diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail 2011 et les améliorations proposées pour 2014

Saisine

Par sa lettre du 19 novembre 2013, Monsieur M. ROMAN, directeur général a.i. de la DG Politique de mobilité durable et ferroviaire du SPF « Mobilité et Transports », a sollicité l'avis des Conseils concernant le document « Évaluation du diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail 2011 et améliorations proposées pour 2014 » et le questionnaire d'enquête provisoire pour le diagnostic déplacements domicile-travail 2014.

La sous-commission mixte « Déplacements domicile-travail – Enquête fédérale », qui a été chargée du dossier, s'est réunie à cet effet le 17 décembre 2013 ainsi que le 24 janvier et les 6 et 20 février 2014. Elle a pu compter à cet égard sur l'aide avisée de représentants du SPF « Mobilité et Transports », du bureau d'étude Traject et de l'agence webMarlon.

Le projet d'avis rédigé sur la base de ces consultations a ensuite été soumis à l'assemblée plénière mixte des Conseils réunie le 25 février 2014, laquelle a rendu l'avis suivant.

AVIS

1 Considérations générales

Les Conseils se félicitent des améliorations proposées par le SPF « Mobilité et Transports » dans le cadre du diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail 2014, lequel met davantage l'accent sur les données qui sont les plus utiles tant pour la concertation sociale au niveau microéconomique au sein des entreprises et des institutions publiques que pour l'utilisation au niveau macroéconomique par les pouvoirs publics et les chercheurs. Ils se réjouissent également que ces propositions d'améliorations établiront un meilleur équilibre entre les objectifs du diagnostic et les efforts qui sont demandés aux employeurs (entreprises et institutions publiques). Ils pensent notamment à cet égard aux propositions visant à simplifier ou supprimer certaines rubriques de l'ancien questionnaire d'enquête et à aider les employeurs lors de la collecte et de l'encodage des données.

À ce sujet, les Conseils sont favorables aux deux outils informatiques d'appui au moyen desquels le SPF « Mobilité et Transports » tente de limiter la charge de travail des entreprises, à savoir une application internet qui permet aux entreprises de compléter elles-mêmes le questionnaire d'enquête, qui existait déjà, et un outil d'enquête interne permettant de récolter les données pour le tableau 3.2.. Compte tenu du fait que l'utilisation de l'application internet a posé certains problèmes lors de l'enquête précédente (capacité insuffisante du serveur, bugs informatiques...), ils demandent que l'on prévoie une phase de test avant la mise en service de ces deux outils informatiques dans le cadre du diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail 2014. Les mesures éventuellement nécessaires pourront ainsi être prises pour assurer leur fonctionnement optimal dans la pratique. Ceci permettra également de mobiliser le plus efficacement possible les ressources financières et humaines dont dispose le SPF « Mobilité et Transports ».

Les Conseils attirent l'attention sur l'extrait suivant de l'article 15 de la loi du 20 septembre 1948 portant organisation de l'économie, qui fixe les compétences des conseils d'entreprise dans le cadre du diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail :

« 1) 1° de recevoir du chef d'entreprise tous les trois ans l'état des déplacements des travailleurs entre leur domicile et leur lieu de travail établi conformément à l'article 162 de la loi-programme du 8 avril 2003 . Le chef d'entreprise fournit ces informations selon les modalités fixées par le Roi soit à la délégation syndicale à défaut de conseil d'entreprise, soit aux travailleurs à défaut de délégation syndicale ;

2° de recevoir du chef d'entreprise les informations concernant tout changement important intervenu dans l'entreprise qui est de nature à modifier de manière significative le contenu de l'état précité. Le chef d'entreprise fournit ces informations soit à la délégation syndicale à défaut de conseil d'entreprise, soit aux travailleurs à défaut de délégation syndicale ;

3° de donner un avis sur cet état dans les deux mois de sa réception, avant sa communication au Service public fédéral Mobilité et Transports.

Lorsqu'il n'existe pas de conseil d'entreprise, l'avis de la délégation syndicale est sollicité et communiqué au Service public fédéral Mobilité et Transports. En cas d'absence de conseil d'entreprise et de délégation syndicale, les travailleurs sont informés directement au sujet du rapport concerné, sans que ces derniers doivent encore rendre un avis. »

En ce qui concerne les institutions publiques, au sein desquelles aucun conseil d'entreprise n'a été institué, les Conseils renvoient à l'article 167 de la loi-programme du 8 avril 2003 :

« §1. En ce qui concerne les services publics, l'état visé à l'article 162 est communiqué, dans le cas de ceux auxquels s'applique la loi du 19 décembre 1974 organisant les relations entre les autorités publiques et les syndicats des agents relevant de ces autorités, au comité de concertation compétent, et dans le cas des administrations, services et institutions auxquels cette dernière loi ne s'applique pas, à l'organe compétent de concertation; ce comité ou cet organe émet un avis à propos de cet état dans les deux mois de sa réception, avant son envoi au Service public fédéral Mobilité et Transports.

§ 2. Chaque fois que des modifications importantes se produisent dans un des services publics visés au § 1er, qui sont de nature à modifier de façon significative le contenu de l'état visé à l'article 162, le comité ou organe de concertation compétent en est informé. »

Les Conseils estiment qu'il est important que les dispositions légales précitées soient effectivement observées dans la pratique, de sorte que les organes de concertation puissent contribuer pleinement à la résolution des problèmes de mobilité auxquels sont confrontées les entreprises et les institutions publiques. Par conséquent, il est important pour les Conseils que ces organes soient notamment informés des outils informatiques précités (application internet et outil d'enquête interne) et de l'usage auquel ils sont destinés.

Les Conseils estiment qu'il est important qu'il y ait un équilibre complet entre les efforts demandés aux employeurs et aux travailleurs et les moyens dont dispose le SPF « Mobilité et Transports » pour traiter et diffuser les résultats du diagnostic fédéral. Il serait selon eux inacceptable de demander des efforts considérables aux employeurs et aux travailleurs (comme à l'occasion du diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail 2011) pour ensuite devoir constater que le SPF « Mobilité et Transports » ne dispose pas de moyens suffisants pour traiter et diffuser les résultats. Par « traiter les résultats », les Conseils entendent non seulement l'élaboration de statistiques et la publication d'un rapport sur le site Internet du SPF Mobilité et Transports, mais aussi la formulation de recommandations à l'attention des entreprises, des sociétés de transport public et des pouvoirs publics.

Les Conseils considèrent que le diagnostic doit être un instrument utile tant pour les chercheurs que pour les entreprises, les sociétés de transport public et les autorités : c'est pourquoi ils demandent que tout soit mis en œuvre pour maximaliser l'utilité des informations collectées pour les parties précitées. Les Conseils estiment que les sociétés de transport public doivent tenir compte des résultats du diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail, par exemple pour mieux accorder leurs grilles horaires. Les résultats du diagnostic peuvent constituer la base d'un dialogue entre les sociétés de transport en commun et entre celles-ci et les parties prenantes.

Les Conseils rappellent que l'objectif du diagnostic fédéral est double : 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.

Les Conseils font remarquer qu'il est fondamental de continuer à tout mettre en œuvre pour que ces deux objectifs soient effectivement réalisés dans la pratique. Ils sont satisfaits des améliorations qui ont déjà été proposées en vue de la réalisation de ces deux objectifs, par exemple les rapports personnalisés à l'attention des entreprises et institutions publiques participantes et l'étude des meilleures pratiques en termes de mobilité durable destinée aux entreprises et aux décideurs politiques. Toujours à ce sujet, les Conseils soulignent l'importance d'une étude précise et objective sur l'évaluation de l'implication des organes de concertation appropriés dans le cadre du diagnostic fédéral. Ils constatent cependant que, pour des raisons budgétaires, le SPF « Mobilité et Transports » n'a pas pu concrétiser son intention de réaliser une étude en la matière dans le cadre du diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail 2011. Ils demandent que des moyens suffisants soient cette fois dégagés pour la réalisation d'une telle étude objective et souhaitent être associés, avant le début de cette étude, à l'élaboration de la proposition de projet. Les Conseils entendent veiller à ce que cette étude n'engendre aucune charge administrative supplémentaire pour les entreprises.

Les Conseils demandent que l'on donne suite à la requête qu'ils ont formulée dans leur avis du 21 décembre 2010 sur quatre projets de texte relatifs à la collecte des données concernant les déplacements des travailleurs entre leur domicile et leur lieu de travail (CCE 2010-1730 DEF, CNT Avis n° 1754), à savoir d'insérer avant le point 1 « Identification de l'unité d'établissement et répartition globale des travailleurs » du questionnaire d'enquête un encadré dans lequel :

- les entreprises et institutions du secteur privé concernées doivent mentionner le numéro (3 chiffres) de la commission paritaire à laquelle elles appartiennent. Lorsque ces entreprises et institutions relèvent de plusieurs commissions paritaires, elles doivent mentionner à la fois le numéro (3 chiffres) de la commission paritaire à laquelle elles ressortissent principalement pour leurs ouvriers et le numéro (3 chiffres) de la commission paritaire à laquelle elles ressortissent principalement pour leurs employés ;
- les entreprises et institutions du secteur public concernées doivent mentionner la lettre du comité de concertation principal auquel elles appartiennent.

Si l'article 3 de l'arrêté ministériel du 29 octobre 2004 fixant le mode de collecte des informations pour la banque de données concernant les déplacements entre le domicile et le lieu de travail a été adapté en vue de tenir compte de la requête précitée, ce n'est pas le cas du questionnaire d'enquête. Étant donné que l'information sur la commission paritaire ou le comité de concertation auquel les entreprises et institutions appartiennent est disponible à l'ONSS, les Conseils estiment que cette information peut être encodée au préalable dans le questionnaire d'enquête.

Les Conseils se demandent si le tableau 3.2 du questionnaire d'enquête contient également les travailleurs affectés à des chantiers temporaires éloignés du lieu d'implantation de l'entreprise qui les emploie, par exemple les ouvriers de la construction qui se concentrent momentanément sur le site d'édification d'un bâtiment et pour lesquels leurs employeurs respectifs organisent parfois un transport collectif privé. En outre, les Conseils souhaitent s'assurer que les intérimaires relèvent de la définition de « travailleurs externes », dont le nombre doit être mentionné au point 1 du questionnaire d'enquête.

Les Conseils constatent que, grâce à la coopération entre la Région de Bruxelles-Capitale et le SPF Mobilité et Transports, les entreprises peuvent remplir un seul questionnaire d'enquête par unité d'établissement tout en respectant les deux obligations (répondre à l'enquête au niveau fédéral et établir un plan de déplacements d'entreprise au niveau bruxellois).

Comme dans leur avis du 21 décembre 2010 (CCE 2010-1730 DEF, CNT Avis n° 1754), les Conseils demandent plus de clarté sur le rôle des organes de concertation des entreprises et des institutions publiques qui occupent plus de 100 travailleurs sur un même site dans la Région de Bruxelles-Capitale. Les entreprises qui sont soumises à cette obligation au niveau fédéral doivent en effet demander l'avis du conseil d'entreprise (ou de la délégation syndicale en l'absence de conseil d'entreprise, ou des travailleurs en l'absence de délégation syndicale) concernant les données relatives aux déplacements domicile-travail de leurs travailleurs avant d'envoyer celles-ci à l'administration compétente (le SPF « Mobilité et Transports »), tandis que les entreprises qui sont soumises à cette obligation au niveau de la Région de Bruxelles-Capitale peuvent envoyer ces données directement à l'administration compétente (la cellule de suivi IBGE/AED en matière de plans de déplacements d'entreprise).

2 Cadre juridique

Les Conseils constatent qu'il ne leur est pas demandé (contrairement à la dernière fois) de se prononcer sur des modifications dans la réglementation relative à la collecte des données concernant les déplacements des travailleurs entre leur domicile et leur lieu de travail, car les améliorations proposées pour le diagnostic sur les déplacements domicile-travail 2014 n'exigent pas, selon les représentants du SPF « Mobilité et Transports », de modification de la loi-programme du 8 avril 2003 ou des arrêtés d'exécution.

S'il s'avérait néanmoins nécessaire d'adapter le cadre réglementaire, autrement que par l'ajout du nouveau questionnaire d'enquête en annexe d'un arrêté ministériel, afin qu'il soit tenu compte des remarques qu'ils formulent dans le présent avis, les Conseils demandent à être consultés sur les mesures réglementaires qui seraient envisagées à cet effet.

Les Conseils font remarquer que le diagnostic sur les déplacements domicile-travail 2014 enquêtera sur la situation de mobilité des entreprises et institutions publiques concernées au 30 juin 2014. Ils demandent avec insistance de veiller à ce que le questionnaire d'enquête 2014 soit publié au Moniteur belge avant le 30 juin 2014, de sorte que les employeurs concernés sachent exactement ce que l'on attend d'eux au 30 juin 2014.

3 Le questionnaire d'enquête provisoire pour le diagnostic déplacements domicile-travail 2014

Les Conseils se réjouissent des propositions du SPF « Mobilité et Transports » en ce qui concerne :

- la simplification et la clarification des notions A, B et C en haut de la page 2 du questionnaire d'enquête provisoire pour le diagnostic déplacements domicile-travail 2014 ;
- les simplifications apportées au point 2. Organisation du temps de travail. L'ancien tableau 2bis avec horaires flottants de quart d'heure en quart d'heure ne figure plus dans le questionnaire d'enquête provisoire en raison de sa faible valeur ajoutée.

Ces propositions contribuent en effet à la fois à assurer un meilleur équilibre entre les objectifs de diagnostic et les efforts demandés aux employeurs et aux travailleurs et à focaliser davantage l'attention sur les données qui sont les plus utiles tant pour la concertation sociale au niveau microéconomique au sein des entreprises et institutions publiques que pour l'utilisation au niveau macroéconomique par les pouvoirs publics et les chercheurs (cf. supra).

Les Conseils prennent acte de la proposition du SPF « Mobilité et Transports » visant à modifier la règle selon laquelle les données relatives au mode de déplacement principal des travailleurs pour les déplacements domicile-travail selon le code postal du lieu de domicile doivent être complétées pour 90 % des travailleurs qui utilisent le vélo ou les transports en commun. Dorénavant, les données devraient être fournies pour au moins 40 % des travailleurs (tous modes confondus).

Il n'est donc plus nécessaire, selon les Conseils, de surligner en gras les rubriques « Train », « Bus, tram ou métro De Lijn », « Bus, tram, ou métro TEC », « Bus, tram, ou métro STIB » et « Vélo » dans le tableau 3.2.

Afin de s'assurer que les entreprises et institutions publiques participant au diagnostic puissent respecter le taux de remplissage minimum (40 %), le SPF « Mobilité et Transports » a développé un outil d'enquête interne qui permet aux travailleurs de compléter eux-mêmes le tableau 3.2 du questionnaire d'enquête et qui facilite par conséquent la collecte des données pour ce tableau par les employeurs. Les Conseils estiment que, compte tenu de cet outil d'enquête interne, le taux minimum de 40 % ne devrait pas empêcher les employeurs de viser un taux de remplissage plus élevé. Ils demandent néanmoins qu'il soit tenu compte du fait que cet outil d'enquête interne informatisé pour collecter des informations personnalisées ne signifie pas une simplification administrative dans toutes les entreprises. En effet, certains travailleurs n'ont aucun outil informatique à leur disposition pendant l'exécution de leur travail, en raison du type d'activité exercée.

Les Conseils sont conscients que les données qui doivent être indiquées dans le tableau 3.2 pourraient poser des problèmes, dans certains cas, en ce qui concerne la protection de la vie privée, plus particulièrement lorsqu'un seul travailleur ou un nombre très restreint d'entre eux est mentionné pour un code postal. Ils demandent par conséquent avec insistance que tant le SPF « Mobilité et Transports » que les entreprises et institutions publiques participant au diagnostic respectent lors du traitement des résultats la loi du 8 décembre 1992 relative à la protection de la vie privée à l'égard des traitements de données à caractère personnel. Ils pourront ainsi disposer sans contestation de données statistiques utiles pour la politique en matière de mobilité. Dans l'esprit de l'article 17, 3°, a) de la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail, et compte tenu des sanctions liées à la communication et la divulgation abusives de renseignements d'ordre individuel prévues à l'article 192 du Code pénal social du 6 juin 2010, il est nécessaire qu'également au sein des entreprises et institutions publiques participant au diagnostic soit fait preuve de la discrétion nécessaire. Les Conseils appellent les membres des organes de concertation compétents à veiller à ce qu'aucun problème ne survienne sur le plan de la protection de la vie privée.

Les Conseils constatent que la ventilation par sexe pour le nombre total de travailleurs, demandée dans le questionnaire d'enquête de 2011, n'était pas pertinente selon le SPF « Mobilité et Transports » et n'a donc plus été reprise dans le questionnaire d'enquête provisoire pour le diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail 2014. Le SPF « Mobilité et Transports » indique toutefois que la distinction homme/femme par mode de transport peut fournir des informations statistiques pertinentes. À cet égard, les Conseils demandent que l'on ajoute au tableau 3.1 du questionnaire d'enquête une colonne « homme/femme » que les entreprises et institutions publiques concernées peuvent remplir à titre facultatif. Dans l'optique du questionnaire d'enquête de 2017, les Conseils souhaitent évaluer, en collaboration avec le SPF « Mobilité et Transports », l'utilité et l'intérêt statistique de cet ajout.

Afin de veiller à ce que les résultats du diagnostic soient aussi utiles et utilisables que possible pour un maximum de parties, il est important, selon les Conseils, que le questionnaire d'enquête soit régulièrement mis à jour afin de tenir compte des nouveaux développements dans le domaine de la mobilité (modification des besoins de mobilité, nouvelles mesures en matière de mobilité etc.). La proposition du SPF « Mobilité et Transports » d'ajouter une question portant sur le budget mobilité et de développer une question séparée sur le télétravail démontre selon les Conseils que le SPF « Mobilité et Transports » tient compte du fait que de plus en plus d'employeurs proposent un budget mobilité à leurs membres du personnel et qu'un nombre croissant de travailleurs ont la possibilité de faire du télétravail.

La définition du « budget mobilité » dans le questionnaire d'enquête pour le diagnostic fédéral déplacements domicile-travail 2014 ne satisfait pas aux attentes des Conseils. C'est pourquoi ils proposent la définition suivante :

« Le budget mobilité est un budget qui peut être mis à la disposition du travailleur pour différentes possibilités de transport. Celui-ci décide de la façon dont il utilise ce budget en fonction de ses besoins personnels, des possibilités et de ses souhaits en matière de mobilité. »

Afin que la formulation soit la plus simple et la plus neutre possible dans le questionnaire d'enquête, les Conseils proposent de supprimer le mot « uniquement » dans l'encadré « Budget mobilité ». Ils proposent également d'ajouter l'option « Voiture de société » sous la question « Si oui, quel contenu est proposé ? » dans le questionnaire d'enquête pour le diagnostic déplacements domicile-travail 2014. Les Conseils annoncent que le Conseil central de l'économie, avec le soutien des conseils économiques et sociaux régionaux, a demandé au Bureau fédéral du Plan de réaliser une étude sur le coût des déplacements domicile-travail (par mode) en Belgique pour les employeurs, les travailleurs, les pouvoirs publics et la société dans son ensemble. Dans ce cadre, les Conseils estiment qu'il est probable que le Bureau du Plan aura besoin de données sur le nombre de voitures de société en Belgique.

Dans le tableau figurant en dessous du point 6. La problématique de la mobilité dans l'unité d'établissement du questionnaire d'enquête provisoire pour le diagnostic déplacements domicile-travail 2014, les entreprises et institutions publiques concernées peuvent cocher une série de problèmes rencontrés. Les Conseils attirent l'attention sur le fait qu'il peut s'avérer difficile pour les entreprises et les institutions publiques de se prononcer sur ces problèmes pour l'ensemble des effectifs. Ainsi, les entreprises et institutions publiques peuvent par exemple indiquer que le temps de déplacement en transport en commun est trop long : or, ce temps de déplacement sera peut-être trop long pour certains travailleurs, mais pas pour d'autres. Par conséquent, la valeur statistique des informations recueillies en la matière est selon eux négligeable.

4 Rapports de mobilité personnalisés et « quick wins »

Les Conseils se félicitent que le SPF « Mobilité et Transports » établira pour chaque unité d'établissement un rapport personnalisé contenant non seulement des informations statistiques (sur le profil de l'entreprise, l'évolution des mesures en faveur de la mobilité durable en vigueur au sein de l'entreprise...), mais aussi des informations pratiques (les mesures conseillées en matière de mobilité avec en premier lieu les « quick wins »¹ pour chacune des mesures, les possibilités fiscales, les liens utiles...). En outre, les Conseils estiment qu'il est positif qu'un rapport personnalisé s'appuyant sur les résultats des éditions 2005, 2008 et 2011 sera disponible pour remplir le diagnostic fédéral déplacements domicile-travail 2014. Selon les Conseils, il est important que le SPF « Mobilité et Transports » puisse concrétiser son intention d'établir, au terme du diagnostic fédéral déplacements domicile-travail 2014, un rapport personnalisé sur la base des résultats de celui-ci. Les Conseils estiment que ces rapports personnalisés peuvent accroître la valeur ajoutée du diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail et qu'ils peuvent constituer une bonne base pour lancer ou enrichir le débat sur la mobilité dans les entreprises et les institutions publiques. Ils considèrent également ces rapports comme des instruments qui peuvent être efficaces pour répondre au besoin de feedback des employeurs concernés, pour autant toutefois qu'ils présentent des garanties de qualité suffisantes et que l'on manipule avec prudence les paramètres de l'outil de génération de ces rapports. Les Conseils souhaiteraient obtenir une évaluation de ces rapports via le SPF « Mobilité et Transports » (constats des entreprises et des organes de concertation appropriés, méthodologie de génération des « quick wins »...).

¹ Les « quick wins » sont les mesures les plus faciles à réaliser.

Les Conseils prennent acte du fait que le SPF « Mobilité et Transports » ne transmettra les rapports personnalisés qu'aux personnes dont il possède les adresses électroniques, à savoir les personnes qui ont complété le diagnostic sur les déplacements domicile-travail 2011. À ces personnes, le SPF « Mobilité et Transports » doit expliciter dans une note d'accompagnement les notions utilisées dans le rapport (par exemples les « quick wins ») et préciser que ce rapport a été établi afin de favoriser le dialogue social en matière de mobilité au sein des entreprises et des institutions publiques. Dans l'esprit de l'article 15, l) de la loi du 20 septembre 1948 et de l'article 167 de la loi-programme du 8 avril 2003, les Conseils estiment que ce rapport doit être fourni systématiquement aux organes de concertation.

Les Conseils soulignent l'importance d'utiliser un langage non normatif dans les rapports personnalisés : les dirigeants d'entreprise doivent clairement comprendre que ces solutions de mobilité sur mesure (dont les « quick wins ») ne doivent pas obligatoirement être mises en place, mais qu'elles constituent des suggestions qui peuvent être discutées au sein des entreprises et de leurs organes de concertation appropriés. Les Conseils estiment que ces « quick wins » doivent avoir pour objectif principal d'améliorer la situation en matière de mobilité et qu'ils doivent être en accord avec la philosophie du diagnostic fédéral.

Les Conseils font remarquer que les trois mesures de mobilité sur mesure qui figureront dans les rapports personnalisés par unité d'établissement sont des mesures ayant un impact important sur la mobilité que peuvent prendre les entreprises individuelles. Étant donné que de nombreuses entreprises sont confrontées à des problèmes d'accessibilité similaires (beaucoup d'entre elles se situent en effet dans des zonings d'entreprise mal desservis ou difficilement accessibles par les transports en commun), les Conseils estiment qu'il est opportun que soient établis par zoning d'entreprises des rapports contenant des solutions de mobilité sur mesure qui exigent une approche collective. Les Conseils constatent que ceci n'est pas prévu, mais ils se réjouissent que le SPF « Mobilité et Transports » puisse établir ce type de rapports sur demande.

Les Conseils sont conscients que le cadre réglementaire en matière de mobilité est régulièrement adapté. C'est pourquoi ils demandent que des moyens suffisants soient dégagés pour la mise à jour des fiches de mesures (avec notamment des liens vers la législation) qui figurent dans les rapports personnalisés par unité d'établissement. Cette remarque s'applique également aux mesures qui peuvent être recommandées dans les fiches de mesures. Ainsi, les Conseils proposent d'ajouter à la liste actuelle des mesures concernant la voiture l'« ecodriving » et le « railease ».

Par ailleurs, les Conseils prennent acte du fait que les unités d'établissement seront comparées à d'autres unités d'établissement dans les rapports personnalisés. À cet égard, les Conseils estiment qu'il est important de tenir compte du fait que, dans le cadre de cette comparaison, les unités d'établissement ne sont pas d'office comparables. Selon eux, cette comparaison doit prendre en compte des facteurs extérieurs sur lesquels les unités d'établissement n'ont pas d'influence (p.ex. du trafic dangereux, un coût de stationnement élevé et la congestion routière à proximité de l'unité d'établissement). Il convient également à leurs yeux de choisir les critères de comparaison avec toute la diligence requise, de sorte que l'on puisse toujours établir une comparaison entre un nombre minimum d'entreprises.

5 Considération finale

Enfin, les Conseils espèrent qu'une suite sera donnée à l'ensemble des remarques qu'ils ont formulées unanimement dans le présent avis. Si le SPF « Mobilité et Transports » se trouvait dans l'impossibilité de le faire, les Conseils souhaiteraient recevoir de sa part une justification motivée.

Assistaient à la séance plénière commune du 25 février 2014, tenue sous la présidence de Monsieur P. WINDEY, Président du Conseil National du Travail:

Membres du Conseil Central de l'Economie:

Membre nommé sur la proposition des organisations représentant l'artisanat, le petit et moyen commerce et la petite industrie:

Madame DEITEREN

Membre nommé sur la proposition des organisations des agriculteurs:

Monsieur HAYEZ

Membre nommé sur la proposition du secteur non marchand fédéral en Belgique:

Monsieur VANDER ELST

Membres nommés sur la proposition des organisations représentatives des travailleurs:

Fédération générale du Travail de Belgique: Madame DE BACKER et Monsieur STRUYF

Etait également présent à la réunion en tant qu'experte du Conseil:

Madame VANMOERKERKE

Membres du Conseil National du Travail:

Organisations des employeurs:

Fédération des entreprises de Belgique: Messieurs BUYSSSE et VAN DAMME

Organisations des classes moyennes: Madame DEITEREN et Messieurs CABOOTER et ISTASSE

Alliance agricole belge: Monsieur BOTTERMAN

Union des entreprises à profit social: Madame SLANGEN et Monsieur VANDER ELST

Organisations des travailleurs:

Fédération générale du Travail de Belgique: Madame DUROI

Confédération des Syndicats chrétiens de Belgique: Messieurs SERROYEN et VERJANS

Centrale générale des Syndicats libéraux de Belgique: Monsieur VALENTIN

Etaient également présents à la réunion en tant qu'experts du Conseil:

Mesdames HELLEBUYCK, VANDERVELDEN et VERMEERSCH et Messieurs DE MEESTER et VANDER LINDEN