



AVIS

CCE 2017-0714

**Diagnostic fédéral des déplacements domicile-travail :
amélioration du projet de questionnaire 2017
et recommandations générales**



Avis

Diagnostic fédéral des déplacements domicile-travail : amélioration du projet de questionnaire 2017 et recommandations générales

**Bruxelles
21-03-2017**

Saisine

Dans leur avis unanime du 19 juillet 2016 en prévision du diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail 2017, les Conseils se sont engagés à examiner le diagnostic fédéral concernant les déplacements domicile-travail. L'objectif de cet examen étant de vérifier dans quelle mesure les objectifs du diagnostic sont atteints et de voir si les résultats de l'enquête sont exploités de manière optimale et par qui avec une attention particulière sur les points suivants :

- les quick wins qui ont été communiqués par le SPF « Mobilité et Transports » aux entreprises concernées suite aux résultats de l'enquête de 2014 ;
- l'utilisation faite des résultats du diagnostic par les différents niveaux de pouvoir et par les sociétés de transport public ;
- les autres sources d'informations concernant les déplacements domicile-travail qui pourraient contribuer aux deux objectifs visés par le diagnostic.

Dans sa lettre du 21 décembre 2016 (Annexe 1), Monsieur François Bellot, le Ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges, a demandé l'avis du Conseil central de l'économie et du Conseil national du travail (dénommé ci-après les Conseils) sur le projet de questionnaire 2017 (Annexe 2) pour le diagnostic sur les déplacements domicile-travail que le SPF « Mobilité et Transports » propose sur base de son expérience accumulée pendant la collecte de données en 2014. Avec les adaptations proposées, le SPF « Mobilité et Transports » souhaite, d'une part, augmenter la valeur ajoutée de l'enquête et, d'autre part, limiter les charges administratives pour les entreprises et l'administration.

La sous-commission mixte « Mobilité » en charge de ce dossier s'est réunie à cet effet le 17 et le 28 novembre 2016, le 9 décembre 2016, le 10 et le 16 janvier 2017, les 6, 14, 20, 24 et 28 février 2017. Cette sous-commission mixte remercie le SPF « Mobilité et Transports » pour l'aide avisée qu'il a offerte et qui lui a permis de se prononcer de façon étayée sur le projet de questionnaire 2017. Dans le cadre de l'examen du diagnostic, elle a auditionné des représentants syndicaux et mobility managers des entreprises Elia, P&V, Ethias et Swift ; des académiques de l'Université Saint-Louis et de l'Université d'Anvers ; le SPF Economie et les différentes sociétés de transports publics, STIB, De Lijn, SRWT (Société régionale wallonne du transport pour le TEC) et SNCB.

La sous-commission mixte « Mobilité » a rédigé l'avis suivant qui est scindé en deux parties. Une première partie concernant le projet de questionnaire 2017 en réponse à la demande d'avis du Ministre Bellot et une seconde partie d'initiative reprenant les recommandations issues des auditions.

Sur base de ces délibérations, cette sous-commission mixte a rédigé l'avis ci-dessous, qui a été approuvé le 21 mars 2017 par l'assemblée plénière mixte des Conseils.

Avis

Remarque préliminaire

Les Conseils précisent tout d'abord que les options prises dans le cadre du présent avis sur le diagnostic fédéral ne préjugent en rien de leurs discussions en cours relatives au budget mobilité.

1 Projet de questionnaire 2017

Les Conseils se réjouissent d'être consultés sur le projet de questionnaire 2017, comme demandé dans leur [avis unanime du 19 juillet 2016](#) (mentionné ci-dessus).

1.1 Partie 1 : Identification de l'unité d'établissement et répartition globale des travailleurs

Concernant la première partie du questionnaire, les Conseils ont constaté lors des auditions qui ont eu lieu dans le cadre de leur examen du diagnostic fédéral que la récolte des données relatives aux travailleurs externes engendre une difficulté administrative et un risque que les données ne soient pas de bonne qualité. Ceci trouve son origine dans le fait que l'employeur ne possède souvent pas les données administratives pour les externes puisqu'il n'y a pas de contrat de travail entre le travailleur externe et lui-même.

Pour le chiffre B, qui est utilisé pour déterminer le seuil de 30 travailleurs par unité d'établissement, les Conseils proposent que la totalité des externes, tombant sous la définition¹, soit prise en compte comme c'était déjà le cas lors des diagnostics précédents. Néanmoins, les Conseils proposent de limiter le nombre de travailleurs externes à prendre en compte pour répondre au questionnaire à 40% du chiffre B au minimum. Les Conseils proposent à cette fin de créer un chiffre B' qui représente le nombre de travailleurs externes pour lequel l'employeur doit répondre au questionnaire et qui équivaut à 40% des externes au minimum.

Les Conseils proposent également de créer un nouveau chiffre C' qui serait libellé comme suit « les travailleurs réellement occupés dans l'unité d'établissement pour lesquels l'enquête doit être remplie : Travailleurs (y compris au minimum 40% des externes) qui 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) ».

Les renseignements complémentaires ainsi que les FAQ (Frequently asked questions) doivent être adaptés en ce sens.

¹ Définition du SPF « Mobilité et Transports » : Un travailleur externe est un travailleur présent dans l'unité d'établissement, mais sous contrat avec un autre employeur, et qui preste au moins 50% de son temps de travail dans l'unité d'établissement.

Enfin, les Conseils demandent d'adapter la phrase au-dessous du tableau des renseignements complémentaires comme suit : « toutes les questions suivantes se rapportent aux travailleurs du chiffre C' ». Dans la même optique, les Conseils demandent de remplacer, à partir de la partie 2 du questionnaire, le chiffre C par C' dans tous les autres endroits où ce dernier est mentionné actuellement.

De plus, les Conseils attirent l'attention sur le fait que la phrase suivante concernant le chiffre B peut être interprétée de différentes façons : « seuls les externes qui prestent au moins 50% de leur temps de travail dans l'unité d'établissement sont à prendre en compte ». En effet, puisque le diagnostic fédéral des déplacements domicile-travail constitue une photo de la mobilité de l'entreprise au 30 juin, la période à prendre en compte pour calculer la moitié du temps de travail prestée n'est pas claire. Les Conseils recommandent aux entreprises concernées une application de bon sens de la règle de 50% du temps de travail, c'est-à-dire de tenir compte des travailleurs externes se rendant à l'unité d'établissement au moins un jour sur deux. Cette façon d'interpréter le chiffre B devrait être précisée dans le questionnaire d'enquête et dans les FAQ.

1.2 Partie 2 : Organisation du temps de travail

Concernant la partie sur l'organisation du temps de travail, les Conseils actent que cette dernière est restée la même qu'en 2014, moment auquel cette partie avait déjà été simplifiée.

1.3 Partie 3 : Mode de déplacement des travailleurs, avec répartition selon le domicile

Elargir la catégorie vélo au vélo électrique (y compris speed pedelec)

Les Conseils souscrivent à la proposition du SPF « Mobilité et Transports » qui propose de rajouter à la catégorie vélo, « ou vélo électrique (y compris speed pedelec) » afin de clarifier la place des vélos électriques dans la répartition modale des déplacements domicile-travail. Ils estiment qu'avoir des statistiques séparées sur les vélos électriques serait intéressant, mais qu'il est difficile pour les employeurs de différencier les différents types de vélo.

Reprendre la répartition facultative selon le genre dans le PDE

Les Conseils prennent acte du fait que la répartition modale selon le genre reste facultative. A ce propos, les Conseils signalent que cette répartition selon le genre facultative dans le diagnostic fédéral des déplacements domicile-travail n'avait pas été reprise dans le questionnaire du Plan de Déplacements d'Entreprises (PDE) de la Région Bruxelles-Capitale. Les Conseils insistent pour que toutes les questions du diagnostic fédéral soient bien reprises dans le questionnaire que les entreprises bruxelloises de plus de 100 travailleurs doivent remplir.

Fusionner les trois catégories tram/bus/mé debate au point 3.1.

Les Conseils constatent qu'il y a une distinction entre les catégories « tram/bus/mé debate De Lijn », « tram/bus/mé debate TEC » et « tram/bus/mé debate STIB » dans les points 3.1., 3.2. et 3.3.

Dans un objectif de simplification administrative pour les entreprises, les Conseils proposent que ces trois catégories soient fusionnées en une seule catégorie « tram/bus/mé debate » pour le point 3.1. En effet, ces trois catégories représentent une charge administrative pour les entreprises qui ne disposent pas directement de ces données administrativement. Or, comme une répartition modale selon le code postal du lieu de domicile est fournie par les travailleurs via l'outil informatique du SPF « Mobilité et Transports », il serait possible pour le SPF « Mobilité et Transports » de calculer approximativement la répartition TEC/STIB/De Lijn par ce moyen-là. De plus, il existe plusieurs façons pour les sociétés de transports publics de connaître leur part de marché.

Par ailleurs, les Conseils demandent de maintenir la distinction entre les trois catégories « tram/bus/mé debate De Lijn », « tram/bus/mé debate TEC » et « tram/bus/mé debate STIB » dans le questionnaire du Plan de Déplacements d'Entreprise que les entreprises bruxelloises de plus de 100 travailleurs doivent remplir. Il est en effet utile de faire la distinction pour les entreprises qui sont situées proches d'arrêts de transports en commun d'au moins deux opérateurs régionaux différents (et ce particulièrement à Bruxelles).

Les Conseils rappellent que l'outil informatique du SPF « Mobilité et Transports » permettant d'interroger les travailleurs intègre déjà le point 3.2 avec une distinction entre les catégories « tram/bus/mé debate De Lijn », « tram/bus/mé debate TEC » et « tram/bus/mé debate STIB », point qui doit être obligatoirement complété par au moins 40% des travailleurs. Les Conseils demandent d'intégrer également le point 3.3. avec une distinction entre les trois catégories susmentionnées dans l'outil du SPF « Mobilité et Transports » car le travailleur est selon eux le mieux placé pour préciser quelle société de transport public il utilise.

Rendre le point 3.3 obligatoire via l'outil informatique comme le point 3.2

Les Conseils prennent acte que le train est rajouté comme mode de transport pour le trajet d'approche ou final. Ils constatent que le SPF Mobilité et Transport propose de garder le point 3.3 sur le trajet d'approche et final facultatif. Or, les Conseils ont souligné dans différents avis l'importance de la multimodalité afin d'atteindre les objectifs d'une politique de mobilité durable². Dans cette optique, les Conseils proposent de rendre le point 3.3 obligatoire pour au moins 40% des travailleurs (tout comme le point 3.2). Cependant, ce changement est conditionné au fait que le SPF « Mobilité et Transports » mette à disposition des entreprises gratuitement avant le 30 juin 2017 l'outil informatique qui permet d'interroger les travailleurs sur les points 3.2. et 3.3..

² Avis du CCE du 18 novembre 2015 sur les principes de base pour une politique de mobilité durable
Avis CCE-CNT du 20 décembre 2016 sur le prix des cartes train à partir du 1^{er} février 2017

Les Conseils rappellent que dans leur avis du 25 février 2014³, ils se sont montrés favorables au développement par le SPF « Mobilité et Transports » de cet outil informatique permettant de limiter la charge de travail des entreprises.

Les Conseils demandent que les organes de concertation au sein de l'entreprise soient informés sur l'outil informatique (y compris les adaptations qui y ont été apportées) et sur l'usage auquel il est destiné. Intégrer également le point 3.3 dans l'outil permettrait d'autant plus aux entreprises de gagner en efficacité et également d'améliorer la qualité des données. L'outil en question servira donc de réelle interface informatique adéquate, performante et facile à remplir pour les travailleurs. Les Conseils estiment que les réponses des travailleurs devraient être automatiquement intégrées dans l'ensemble du formulaire d'enquête électronique, et non dans un fichier excel que l'employeur devrait encore réintroduire dans le formulaire d'enquête. De plus, afin de faciliter le remplissage, cet outil devrait permettre aux travailleurs d'uniquement se prononcer sur leur mode de transport principal s'ils n'utilisent pas un mode d'approche et/ou final.

Tester et présenter l'outil aux Conseils

Les Conseils demandent également qu'une version beta de cet outil informatique leur soit présentée dès qu'il est élaboré et avant qu'il soit mis à disposition des entreprises.

1.4 Partie 4 : accessibilité de l'unité d'établissement et problèmes de mobilité

Rendre le titre de la partie 4 plus cohérent

Les Conseils remarquent que cette partie a fortement évolué depuis 2014. Ils actent le fait que les parties 4 (accessibilité) et 6 (problèmes de mobilité) du questionnaire 2014 ont été fusionnées. Ils demandent que le titre de la partie 4 soit formulé de manière plus cohérente comme suit « 4. Problèmes de mobilité et d'accessibilité de l'unité d'établissement ».

Rendre l'échelle plus cohérente

Les Conseils attirent l'attention sur le fait que dans cette partie du projet de questionnaire 2017, la formulation des questions n'est pas toujours cohérente et porte à confusion. Ainsi, pour la plupart des rubriques, le « 0 » indique « pas du tout de problème » alors que pour la rubrique concernant l'accessibilité, le « 0 » indique « pas du tout accessible ». Les Conseils plaident pour que le « 0 » indique toujours qu'il n'y a pas de problème et le « 5 » indique qu'il y a un problème. Cela nécessite de revoir les formulations de la section « Accessibilité », comme illustré plus loin dans le présent avis. De plus, les Conseils remettent en question la pertinence de l'existence d'une telle échelle lorsqu'elle concerne des questions subjectives et lorsqu'elle est remplie par une seule personne, ce qui est souvent le cas.

³ Avis CCE-CNT du 25 février 2014 concernant l'évaluation du diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail 2011 et les améliorations proposées pour 2014

Distinguer les questions objectives et subjectives

Les Conseils comprennent l'objectif du SPF « Mobilité et Transports » qui est de mieux cerner la façon dont les employeurs évaluent les problèmes de mobilité, et en particulier les problèmes d'accessibilité autour de leurs sites. Cependant, ils attirent l'attention sur le fait qu'excepté la rubrique concernant les emplacements de stationnement, la plupart des questions sont subjectives et engendrent donc une interprétation statistique très difficile. En effet, c'est souvent le responsable mobilité ou le service des Ressources Humaines qui répond à ces questions subjectives, et l'évaluation des problèmes dépend donc uniquement de cette personne alors que les réponses peuvent être très différentes d'un travailleur à l'autre.

Afin de pallier d'une part à la charge administrative que représente cette partie et d'autre part au manque de fiabilité des données récoltées de cette manière, les Conseils proposent de distinguer d'une part les questions objectives et celles relevant de l'appréciation de l'employeur qui peuvent être remplies par une seule personne, et d'autre part, les questions subjectives où la réponse de chaque travailleur importe. Les Conseils remarquent que les questions subjectives sont pertinentes puisqu'elles permettent de connaître la perception des problèmes de mobilité auxquels les travailleurs sont confrontés. Ils proposent donc que les questions subjectives (voir ci-dessous) soient également intégrées à l'outil informatique dont les Conseils demandent au SPF « Mobilité et Transports » de poursuivre le développement et qu'elles puissent ainsi être posées directement et individuellement à chaque travailleur. Les réponses à ces questions seraient ensuite agrégées automatiquement par entreprise via une moyenne qui serait automatiquement intégrée au reste de l'enquête.

Poursuivre le développement de l'outil informatique permettant d'interroger les travailleurs

Cette façon de travailler permettrait d'augmenter la qualité des données issues du diagnostic fédéral. Les Conseils demandent au Ministre de la Mobilité de prévoir les moyens humains et financiers nécessaires afin de poursuivre le développement de l'outil. Les Conseils proposent qu'un taux de réponse d'au moins 40% des travailleurs soit requis (comme aux points 3.2 et 3.3). Concernant l'atteinte de ce taux de réponse, les Conseils font remarquer que tant les entreprises, que les travailleurs et leurs représentants sont acteurs dans le processus de l'enquête et peuvent inciter à atteindre un taux de réponse le plus élevé possible. S'il ne s'avère pas possible techniquement et/ou budgétairement d'intégrer ces questions à l'outil informatique pour 2017, les Conseils proposent alors de se limiter pour 2017 aux mêmes modalités qu'en 2014 (case à cocher en cas de problème) puisqu'une seule personne continuera à remplir cette partie du questionnaire, mais de mettre tout en œuvre pour que ce soit possible pour l'édition 2020 du diagnostic fédéral.

Les questions dites subjectives, qui devraient selon les Conseils être posées directement aux travailleurs sont reprises ci-dessous :

Vélo						
<i>Indiquez dans quelle mesure les problèmes suivants nuisent à l'utilisation du vélo par les travailleurs. (0 = pas du tout un problème, 5 = problème très important)</i>						
	0	1	2	3	4	5
Il n'y a pas assez d'infrastructures cyclables autour de l'unité d'établissement						
Les infrastructures cyclables sont inadéquates (itinéraires mal conçus, mauvais revêtement, ...)						
Circuler à vélo vers et depuis l'unité d'établissement est dangereux						
Les distances domicile-travail sont trop grandes						
Le relief est trop important						
Il n'y a pas assez d'emplacements sécurisés pour stationner les vélos						
Il n'y a pas de douches						
Il n'y a pas de lieu pour se changer						

Transports en commun						
<i>Indiquez dans quelle mesure les problèmes suivants nuisent à l'utilisation des transports en commun (train, métro, tram, bus) par les travailleurs. (0 = pas du tout un problème, 5 = problème très important)</i>						
	0	1	2	3	4	5
La desserte des transports en commun est insuffisante						
La distance de l'établissement aux arrêts ou à la gare est trop importante						
L'organisation des transports en commun n'est pas adaptée aux horaires de travail						
Il y a des problèmes de retard dans les transports en commun						
Les temps de déplacement en transport en commun sont trop longs						
La sécurité dans les transports en commun est trop faible						
Le confort dans les transports en commun est trop faible						
Il n'y a pas assez de places dans les transports en commun						
Il y a un sentiment d'insécurité entre l'unité d'établissement et les arrêts ou la gare						

Voiture						
<i>Indiquez dans quelle mesure les problèmes suivants nuisent à l'utilisation de la voiture par les travailleurs. (0 = pas du tout un problème, 5 = problème très important)</i>						
	0	1	2	3	4	5
La congestion (les embouteillages) est trop importante						
L'état des routes est mauvais						
Le nombre de places de parking est insuffisant						

Divers						
<i>Indiquez dans quelle mesure les problèmes suivants s'appliquent à votre unité d'établissement. (0 = pas du tout un problème, 5 = problème très important)</i>						
	0	1	2	3	4	5
Le bien-être des travailleurs est affecté par les problèmes de mobilité						
L'unité d'établissement est difficilement accessible aux travailleurs à mobilité réduite						

Accessibilité						
<i>Indiquez dans quelle mesure votre unité d'établissement est facilement accessible par les différents modes de transport. (0 = pas du tout un problème, 5 = problème très important)</i>						
	0	1	2	3	4	5
Accessibilité de l'unité d'établissement en voiture						
Accessibilité de l'unité d'établissement en transports en commun						
Accessibilité de l'unité d'établissement en vélo						
Accessibilité de l'unité d'établissement à pied						

Ainsi, les questions suivantes, considérées comme objectives ou relevant de l'appréciation de l'employeur, devraient selon les Conseils toujours être remplies par les employeurs :

Emplacements de stationnement	Nombre
Voitures : emplacements de parking mis à la disposition des travailleurs dans l'unité d'établissement ou dans un espace loué par l'employeur à proximité de l'entrée	
Vélos : emplacements spécifiques de stationnement mis à la disposition des travailleurs	
Véломoteurs et motos : emplacements spécifiques de stationnement	

Divers						
<i>Indiquez dans quelle mesure les problèmes suivants s'appliquent à votre unité d'établissement. (0 = pas du tout un problème, 5 = problème très important)</i>						
	0	1	2	3	4	5
Il est difficile de recruter du personnel à cause de la mauvaise accessibilité de l'unité d'établissement						
La législation sur le remboursement des frais de déplacements domicile-travail est trop compliquée						
La législation sur le remboursement des frais de déplacements domicile-travail est trop rigide						

1.5 Partie 5 : Politique de mobilité de l'employeur

Politique unique au niveau de l'entreprise

Comme dans la plupart des entreprises, une politique de mobilité globale est appliquée peu importe l'unité d'établissement, les Conseils proposent de mettre en place la possibilité de ne remplir qu'une fois cette partie 5 si la politique de mobilité est bien la même pour toutes les unités d'établissement et ce, dans une perspective de réduction de la charge administrative. Les Conseils proposent d'indiquer la phrase suivante au-dessus du tableau de la partie 5 : « Cochez cette case uniquement si la politique de mobilité est identique pour toutes les unités d'établissement de l'entreprise ». L'employeur devra cependant conserver la possibilité de changer des réponses pour chaque unité d'établissement s'il s'avère que certains éléments de la politique de mobilité d'un site particulier sont différents. Tout changement de réponse concernant un site particulier sera alors dûment communiqué et expliqué aux organes de concertation concernés.

Les Conseils attirent l'attention sur le fait que la simplification administrative ne peut se faire au détriment de la qualité des informations qui doivent être transmises aux organes de concertation. A cet effet, les Conseils demandent que le fait que l'employeur ait complété une seule fois la partie 5 pour l'ensemble des unités d'établissements soit mentionné automatiquement dans le rapport qui sera soumis aux organes de concertation pour avis.

Ajout de l'indemnité vélo et des services d'assistance vélo

Les Conseils prennent acte du fait que le montant de l'indemnité vélo ait été rajouté au projet de questionnaire. Ils proposent d'ajouter « services d'assistance vélo » dans la dernière rubrique qui concerne le vélo car c'est un système qui est déjà d'application dans plusieurs entreprises.

Simplification du degré d'intervention

Ils remarquent que le degré d'intervention (en % du prix de l'abonnement) dans les frais de transports en commun pour les déplacements domicile-travail a également été ajouté. Les Conseils font remarquer que l'employeur ne dispose pas toujours d'une telle information puisque le degré d'intervention dépend notamment de la distance domicile-travail de chacun des travailleurs. Les Conseils proposent donc une formulation alternative avec uniquement trois catégories pour le degré d'intervention :

- gratuit pour le travailleur,
- plus avantageux que le minimum prévu par la CCT 19octies⁴, mais pas gratuit pour le travailleur,
- équivalent au minimum prévu dans la CCT 19octies.

⁴ CCT 19octies du 20 février 2009 concernant l'intervention financière de l'employeur dans le prix des transports des travailleurs, URL : <http://www.cnt-nar.be/CCT-COORD/cct-019-octies.pdf>

Cette proposition permettrait de disposer de données détaillées sur le degré d'intervention de l'employeur tout en diminuant la charge administrative qu'engendre la proposition du SPF « Mobilité et Transports ». De plus, les Conseils demandent qu'un lien vers la CCT 19octies soit référencé dans le questionnaire afin de faciliter la mise à disposition de ces données aux entreprises et d'éviter le fait qu'elles doivent se référer à leur secrétariat social respectif.

Ajouter une rubrique « voiture » dans la partie 5 du diagnostic fédéral

Les Conseils font remarquer que dans le projet de questionnaire 2017, l'intervention patronale pour les déplacements domicile-travail en voiture privée est absente alors qu'il s'agit du mode de transport qui est le plus souvent utilisé pour effectuer les déplacements domicile-travail en Belgique et que la politique de mobilité d'une entreprise englobe tous les modes de transport utilisés pour se déplacer entre le domicile et le lieu de travail. Les Conseils proposent donc d'ajouter, entre la rubrique « Transports en commun » et la rubrique « Co-voiturage » une rubrique regroupant toutes les questions concernant la politique de mobilité de l'employeur relative à la voiture. Etant donné que le SPF « Mobilité et Transports » et l'évaluation du diagnostic par les Conseils ont montré que la question sur le budget mobilité était mal interprétée, les Conseils proposent d'interroger les entreprises sur les mesures destinées à dissuader l'usage de la voiture (de société) pour les déplacements domicile-travail. Cette rubrique remplacerait les questions du projet de questionnaire 2017 concernant les voitures de société et le budget mobilité.

Voiture			
Indemnité kilométrique pour utilisation du véhicule privé dans le cadre des déplacements domicile-travail			= [.....] EUR/km ou autre à préciser :
Nombre de véhicules de société ⁵ (à l'exception des véhicules de service) dont électriques (non hybrides)			= [.....] = [.....]
Nombre de kilomètres parcourus en moyenne avec un véhicule de société (<i>facultatif</i>)			
Taux d'émission de CO ₂ émis en moyenne par un véhicule de société (<i>facultatif</i>)			
<i>Cochez la première case s'il s'agit d'une mesure prise actuellement, la deuxième case si la mesure n'est actuellement pas prise et pas planifiée dans le futur, et la troisième case s'il s'agit d'une mesure planifiée dans le futur.</i>			
Oui	Non	Plan	
			Stratégie de diminution du nombre de kilomètres parcourus et/ou les émissions de CO ₂ du parc de véhicules de l'entreprise
Oui	Non	Plan	Avantages complémentaires pour les détenteurs d'un véhicule de société ou pour les travailleurs qui utilisent leur véhicule privé pour leurs déplacements domicile-travail :
			- Accès au parking dans l'entreprise ou à proximité
			- Accès à un parking de dissuasion (y compris les parkings près d'une gare)
			- Carte carburant

⁵ Une voiture de société est une voiture qui fait partie du package salarial du travailleur (une « voiture salaire »), plus concrètement, qui est mise à disposition par l'employeur et qui peut également être utilisée à des fins privées, en dehors du travail. Il y a un avantage de toute nature imposable sur cette voiture.

			Avantages complémentaires pour dissuader les détenteurs d'un véhicule de société d'utiliser ce véhicule pour les déplacements domicile-lieu de travail :
			- Choix d'un modèle de véhicule moins coûteux en échange d'autres avantages
			- Transport public
			- Taxi
			- Mise à disposition d'un vélo
			- Location vélo
			- Car sharing
			- Intervention « loyer » ou frais d'emprunt hypothécaire pour travailleurs domiciliés près de leur lieu de travail
			- Possibilité offerte au travailleur de renoncer à son véhicule de société contre un équivalent en termes de salaire brut ⁶
			- Autre à préciser :

Les Conseils proposent également de rajouter dans les « mesures diverses » de la partie 5 « Politique de mobilité de l'employeur », une question binaire sur la multimodalité : « Est-il possible de cumuler plusieurs interventions patronales pour des modes de transport différents utilisés dans le cadre des déplacements domicile-travail ? ».

Les Conseils actent le fait que le SPF « Mobilité et Transports » propose de rajouter des mesures pertinentes déjà demandées par Bruxelles Environnement (plan d'accès multimodal, organisation d'action de sensibilisation) et propose de supprimer des mesures pour lesquels les résultats sont difficiles à analyser ou qui peuvent être interprétées de façons trop différentes (déménagement de l'unité, diminution du nombre de places de parking). Les Conseils prennent aussi acte du fait que le SPF « Mobilité et Transports » propose différents changements de formulations, notamment en ce qui concerne les mesures sur le covoiturage et le remplacement du terme « employé » par « travailleur » dans la version française du questionnaire.

Uniquement prendre en compte le télétravail structurel

En ce qui concerne la rubrique « Télétravail », les Conseils demandent qu'uniquement le télétravail structurel soit pris en compte et non le télétravail occasionnel.

2 Examen du diagnostic fédéral

Lors des auditions organisées entre novembre 2016 et février 2017, les Conseils ont procédé à un examen des trois questions identifiées dans leur avis unanime du 19 juillet 2016 : les « quick wins » communiqués par le SPF « Mobilité et Transport » aux entreprises, l'utilisation des résultats du diagnostic par les différents niveaux de pouvoir et par les sociétés de transport en commun et, enfin, l'existence d'autres sources d'informations pertinentes concernant les déplacements domicile-travail qui pourraient contribuer aux deux objectifs visés par le diagnostic.

⁶ Demande au SPF « Mobilité et Transports » : Si au moment où l'enquête est envoyée aux entreprises pour remplissage, un cadre législatif était instauré qui permettrait de renoncer à son véhicule de société contre un avantage équivalent, il faudrait adapter en conséquence cette formulation.

Il est apparu que certaines questions sont ressenties comme trop complexes, que les données complétées par les entreprises résultent de plusieurs sources (données administratives, enquête interne éventuelle, perception subjective, ...) et que la qualité de ces données n'est pas toujours garantie. Les entreprises ne disposant pas d'un mobility manager rencontrent globalement plus de difficultés pour compléter l'enquête. Par ailleurs, les personnes ayant complété l'enquête sont souvent confrontées à l'absence de prise en compte par les autorités publiques et les sociétés de transport en commun des problèmes de mobilité qu'elles avaient signalés via l'enquête.

En conséquence, les Conseils énumèrent ci-après différentes recommandations qui sont ressorties de leur examen du diagnostic fédéral des déplacements domicile-travail.

Le diagnostic fédéral, un « wake-up call » pour la discussion sur la politique de mobilité

Les Conseils ont pu constater que le diagnostic fédéral joue le rôle d'un « wake-up call » de la problématique de la mobilité dans les entreprises, tant pour la direction que pour les membres du personnel et leurs représentants, et que le diagnostic stimule la concertation sociale au niveau de l'entreprise sur ce sujet. Ils encouragent à ce que la politique de mobilité fasse l'objet d'une attention régulière dans les organes de concertation des entreprises.

Une limitation de la charge administrative pour les entreprises

Les auditions ont mis en évidence la charge administrative générée par l'obligation de diagnostic. En effet, la collecte des données peut s'avérer longue et compliquée, en particulier dans les entreprises qui ont plusieurs unités d'établissement et/ou une part importante de travailleurs externes. Cette difficulté à récolter des informations est d'ailleurs susceptible de nuire à la qualité des données. Pour y remédier, les Conseils recommandent dans la partie 1 du présent avis le développement d'un outil de remplissage de l'enquête aussi intuitif que possible permettant le remplissage des sections destinées aux travailleurs par ceux-ci. Les éventuelles nouvelles questions ou modifications du questionnaire devraient avoir une plus-value réelle en termes de contribution aux politiques de mobilité, tout en veillant à ne pas alourdir la charge administrative qui incombe aux entreprises.

Des résultats sur mesure à communiquer aux sociétés de transports publics

Les Conseils ont également pu constater un manque de connaissance des entreprises de transport public des possibilités d'exploitation des données du diagnostic fédéral, ainsi qu'une faible mise à profit des données pour améliorer l'offre de transport. Afin de pallier à ce problème et d'optimiser l'exploitation des données par les sociétés de transport public, les Conseils suggèrent une meilleure collaboration entre ces dernières et le SPF « Mobilité et Transports. Les Conseils proposent au SPF « Mobilité et Transports » de mettre en place une concertation entre ces acteurs et soutiendront pleinement le SPF « Mobilité et Transports » dans une telle démarche. Les Conseils appellent les sociétés de transport public et autres parties prenantes à utiliser les données issues du diagnostic fédéral afin de trouver des solutions aux problèmes identifiés dans le diagnostic fédéral.

Une meilleure communication des problèmes de mobilité aux autorités compétentes

Les Conseils déplorent le fait que les problèmes de mobilité identifiés par les entreprises lors du diagnostic fédéral ont souvent peu d'échos et ne semblent pas engendrer la mise en place de solutions. Dès lors, les Conseils plaident pour une meilleure communication entre le SPF « Mobilité & Transports » d'une part et les autorités compétentes (que ce soit le niveau local, régional ou fédéral), la SNCB et les sociétés régionales de transport en commun d'autre part au sujet des problèmes de mobilité relevés par le diagnostic fédéral.

Discussion au sujet des quick wins

Les Conseils pensent qu'il est positif pour la concertation sociale au sein de l'entreprise que les quick wins soient dorénavant communiqués plus tôt aux entreprises. A cet effet, il est nécessaire que la personne de contact au sein de l'entreprise transmette systématiquement cette information aux organes de concertation.

Les Conseils ont pu remarquer que les quick wins tels que développés en 2014 ne semblent pas assez individualisés et ce, particulièrement pour les grandes entreprises ayant désigné un « mobility manager » et ayant déjà développé une politique de mobilité.

Les Conseils souhaitent que les quick wins transmis aux entreprises en 2017 puissent faire l'objet d'une discussion entre eux et le SPF « Mobilité et Transports » en vue de la préparation du diagnostic fédéral 2020.

Les données du diagnostic, valeur ajoutée pour la recherche académique

Les Conseils constatent que le diagnostic fédéral est une source de données parmi d'autres pour analyser les problèmes de mobilité, mais qu'il est – tout comme le PDE à Bruxelles- unique dans ce sens que l'unité étudiée est le niveau d'entreprise qui est à la fois facteur d'explication des pratiques modales (parking, horaires de travail etc) et lieu privilégié de l'action publique sur la mobilité des travailleurs.

Les Conseils ont constaté que les données issues du diagnostic fédéral des déplacements domicile-travail ont une valeur ajoutée pour la recherche académique, et sont complémentaires aux autres sources statistiques disponibles en matière de déplacements domicile-travail.

Soutien aux projets concernant les big data

Les Conseils soutiennent les initiatives de « big data » envisagées au niveau européen, qui obligerait tous les opérateurs télécom, dans le respect de la vie privée, à mettre à disposition des autorités leurs données de téléphonie mobiles. Ces données peuvent être utiles, comme source de données complémentaire, afin de réduire la congestion et de stimuler la multimodalité. Enfin, les Conseils souhaitent être tenus informés du déroulement des projets concernant le « big data » des différents SPF.

Annexe 1

Conseil Central de l'Economie
Monsieur le Président Robert Tollet
17-21, avenue de la Joyeuse entrée
1040 Bruxelles.

Votre contact
Christophe Pauwels
Attaché
5B – casier 71
Tél. : 02/277.36.14
Fax. : 02/277.40.16
e-mail : christophe.pauwels@mobilit.fgov.be

Numéro d'entreprise. 0 308 357 852

métro : Rogier
train : Gare du Nord
arrêt de bus et de tram : Rogier
parking vélo gardé : Gare du Nord

Votre courrier du :

Vos références :

Nos références :

Annexe(s) : Bruxelles le :
2

21 DEC. 2016

Concerne: **Projet d'arrêté ministériel modifiant 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 du travail**

Monsieur le Président,

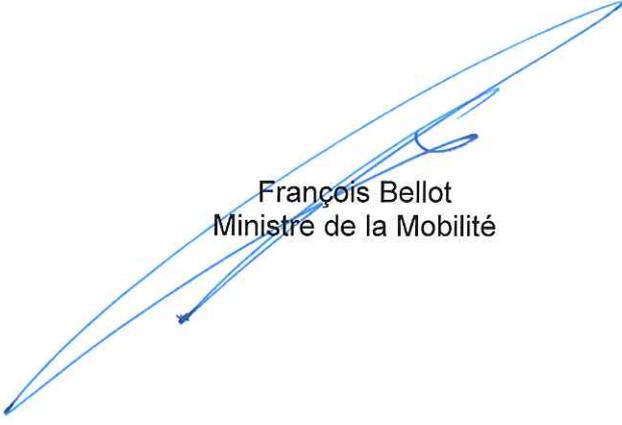
Par la présente, j'ai l'honneur de vous transmettre un projet d'arrêté ministériel modifiant l'arrêté ministériel du 29 octobre 2004 fixant le mode de collecte des informations pour la banque de données concernant les déplacements entre le domicile et le lieu du travail.

Par ce projet de modification, un nouveau modèle de questionnaire du diagnostic sur les déplacements domicile-travail est proposé. Ce modèle a été conçu dans le but d'augmenter la plus-value et la pertinence de certaines questions posées, tout en limitant la charge de travail demandée aux entreprises soumises à l'obligation de compléter ce diagnostic de mobilité. Le questionnaire a également été mis à jour compte tenu des évolutions récentes en termes de politiques de mobilité.

Des avis ont déjà été communiqués par vos soins quant au questionnaire et ce dernier a déjà fait l'objet de modifications en raison de l'adoption de différents arrêtés ministériels.

Auriez-vous dès lors, l'amabilité de me communiquer votre avis quant au projet d'amendement de l'arrêté ministériel du 29 octobre 2004, avant le 1^{er} Mars 2017.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma haute considération.



François Bellot
Ministre de la Mobilité

Annexe 2

Annexe à l'arrêté ministériel du (...) modifiant 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.

Annexe à 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.

Questionnaire d'enquête (date à compléter)

Ce formulaire n'est qu'une version de travail pour l'employeur et ne doit pas être envoyé directement au SPF Mobilité et Transports, sauf autorisation préalable.

Les données doivent être introduites via l'application en ligne disponible sur le site du SPF Mobilité et Transports.

Envoyé après avis (cocher uniquement l'organe adéquat) :	
<input type="checkbox"/>	du conseil d'entreprise
<input type="checkbox"/>	du comité de concertation
<input type="checkbox"/>	de la représentation syndicale ^I
<input type="checkbox"/>	ou communication aux travailleurs ^{II}
donné le	<input type="text"/>
repris dans le document de référence	<input type="text"/>

Numéro d'unité d'établissement (BCE)
2. ____ . ____ . ____
Numéro d'entreprise (BCE)
0 ____ . ____ . ____

^I en cas d'absence de conseil d'entreprise (loi du 20/9/1948 portant organisation de l'économie, article 15) et de comité de concertation (loi-programme du 8/4/2003, article 167)

^{II} en cas d'absence de conseil d'entreprise et de délégation syndicale (loi du 20/9/1948 précitée, article 3)

1. Identification de l'unité d'établissement et répartition globale des travailleurs

Les cases grisées sont complétées automatiquement sur base des numéros BCE, lors de la saisie de l'enquête sur le site du SPF Mobilité et Transports.

Nom (BCE)		
Adresse complète de l'unité d'établissement (BCE)		
Secteur d'activité (BCE)		
Commission paritaire ^{III}	Employés:	Ouvriers:
Comité de concertation (uniquement secteur public) ^{III}		

<i>Travailleurs</i>	<i>Total</i>
Nombre de travailleurs affectés à l'unité d'établissement (1) <i>(chiffres ONSS à titre indicatif)</i>	= A
dont : - temps-plein (ONSS)	
- temps-partiel (ONSS)	
- saisonniers et intermittents (ONSS)	
Travailleurs externes (2)	= B
Travailleurs réellement occupés dans l'unité d'établissement (3) Travailleurs (y compris externes) qui 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)	= C

Toutes les questions suivantes se rapportent aux travailleurs compris dans C

<i>Renseignements complémentaires</i>
(1) Le total (A) concerne les travailleurs sous les liens d'un contrat (de travail ou d'apprentissage) ou d'un statut au 30 juin (année de référence à déterminer lors de chaque enquête). Ce chiffre provient de l'ONSS et n'est donné qu'à titre indicatif.
(2) Le total (B) concerne les travailleurs présents de l'établissement mentionné ci-dessus, mais sous contrat avec un autre employeur. Seuls les externes qui présentent au moins 50% de leur temps de travail dans l'unité d'établissement sont à prendre en compte. Il s'agit par exemple des enseignants mis à la disposition par la Communauté, de personnel détaché, de consultants, etc.
(3) Le total (C) concerne les travailleurs, y compris les externes, qui commencent et finissent au moins la moitié de leurs journées de travail dans l'unité d'établissement concernée. Ce total n'est donc pas nécessairement égal à la somme de (A) et (B).

<i>Remarques éventuelles relatives à l'identification de l'unité d'établissement et à la répartition des travailleurs</i>
<i>Utilisez cette case pour indiquer par ex. si l'unité d'établissement a déménagé depuis le 30/6/(année de référence à déterminer lors de chaque enquête), ou d'autres remarques relatives aux unités d'établissement et au personnel visé par l'enquête.</i>

^{III} indiquer chaque fois uniquement la commission ou le comité principal

<i>Adresse de la personne de contact pour les aspects de mobilité</i>		
Nom		
Prénom		
Adresse de contact	Rue	
	N°	
	Boîte	
	Code Postal	
	Commune	
tél		
fax		
e-mail		

2. Organisation du temps de travail

<i>Description des régimes de travail : du lundi au vendredi</i>		<i>Nombre de travailleurs</i>
Horaire fixe	En heures de pointe (6h30 à 10h et 15h à 19h)	
	Hors heures de pointe	
Horaire flexible		
Travail en équipes	2 équipes	
Travail en équipes	3 équipes	
Travail en équipes	Autres	
Horaires irréguliers		
TOTAL = (C)		
Le total doit être égal au nombre de travailleurs (C).		

3. Mode de déplacement des travailleurs

Un moyen efficace pour obtenir cette information est d'effectuer une enquête interne auprès du personnel, enquête qui doit garantir la confidentialité des données fournies par chaque travailleur.

3.1 Mode de déplacement principal des travailleurs pour les déplacements domicile-travail (tableau récapitulatif)

Tableau récapitulatif reprenant uniquement le mode de déplacement principal, c'est-à-dire celui avec lequel est parcourue la plus grande distance entre le domicile et le lieu de travail, la plus grande partie de l'année.

	Nombre de travailleurs		
	Total	Hommes (facultatif)	Femmes (facultatif)
voiture, camionnette ou camion, seul ou avec des membres de la famille			
voiture, camionnette ou camion, avec d'autres travailleurs (travaillant dans la même unité d'établissement ou ailleurs)			
train			
bus, tram ou métro De Lijn (transports en commun de Flandre)			
bus, tram ou métro TEC (transports en commun de Wallonie)			
bus, tram ou métro STIB (transports en commun de Bruxelles)			
transport collectif (minibus, autobus, autocar) organisé par l'employeur			
vélo ou vélo électrique (y compris speed pedelec)			
cyclomoteur ou moto			
à pied			
TOTAL = (C)			

3.2 Mode de déplacement principal des travailleurs pour les déplacements domicile-travail selon le code postal du lieu de domicile

Tableau reprenant les modes de déplacements principaux (comme en 3.1) détaillées par code postal du lieu de domicile. Le tableau peut être allongé selon les besoins. Il doit être complété **au moins pour 40% des travailleurs**. Pour encoder les travailleurs habitant à l'étranger, vous utilisez le code postal fictif 9876.

Code postal	Voiture ^{iv} , seul ou avec famille	Voiture ^v , avec d'autres travailleurs	Train	Bus, tram ou métro De Lijn	Bus, tram ou métro TEC	Bus, tram ou métro STIB	Transport collectif ^{vi} par l'employeur	Vélo ou vélo élec.	Cyclo- moteur ou moto	A Pied	Nombre de travailleurs

^{iv} Voiture, camionnette ou camion

^v Voiture, camionnette ou camion

^{vi} Minibus, autobus, autocar

4. Accessibilité de l'unité d'établissement et problèmes de mobilité

<i>Emplacements de stationnement</i>	<i>Nombre</i>
Voitures : emplacements de parking mis à la disposition des travailleurs dans l'unité d'établissement ou dans un espace loué par l'employeur à proximité de l'entrée	
Vélos : emplacements spécifiques de stationnement mis à la disposition des travailleurs	
Véломoteurs et motos : emplacements spécifiques de stationnement	

Vélo						
<i>Indiquez dans quelle mesure les problèmes suivants nuisent à l'utilisation du vélo par les travailleurs. (0 = pas du tout un problème, 5 = problème très important)</i>						
	0	1	2	3	4	5
Il n'y a pas assez d'infrastructures cyclables autour de l'unité d'établissement						
Les infrastructures cyclables sont inadéquates (itinéraires mal conçus, mauvais revêtement, ...)						
Circuler à vélo vers et depuis l'unité d'établissement est dangereux						
Les distances domicile-travail sont trop grandes						
Le relief est trop important						
Il n'y a pas assez d'emplacements sécurisés pour stationner les vélos						
Il n'y a pas de douches						
Il n'y a pas de lieu pour se changer						

Transports en commun						
<i>Indiquez dans quelle mesure les problèmes suivants nuisent à l'utilisation des transports en commun (train, métro, tram, bus) par les travailleurs. (0 = pas du tout un problème, 5 = problème très important)</i>						
	0	1	2	3	4	5
La desserte des transports en commun est insuffisante						
La distance de l'établissement aux arrêts ou à la gare est trop importante						
L'organisation des transports en commun n'est pas adaptée aux horaires de travail						
Il y a des problèmes de retard dans les transports en commun						
Les temps de déplacement en transport en commun sont trop longs						
La sécurité dans les transports en commun est trop faible						
Le confort dans les transports en commun est trop faible						
Il n'y a pas assez de places dans les transports en commun						
Il y a un sentiment d'insécurité entre l'unité d'établissement et les arrêts ou la gare						

Voiture						
<i>Indiquez dans quelle mesure les problèmes suivants nuisent à l'utilisation de la voiture par les travailleurs. (0 = pas du tout un problème, 5 = problème très important)</i>						
	0	1	2	3	4	5
La congestion (les embouteillages) est trop importante						
L'état des routes est mauvais						
Le nombre de places de parking est insuffisant						

Divers						
<i>Indiquez dans quelle mesure les problèmes suivants s'appliquent à votre unité d'établissement. (0 = pas du tout un problème, 5 = problème très important)</i>						
	0	1	2	3	4	5
Le bien-être des travailleurs est affecté par les problèmes de mobilité						
Il est difficile de recruter du personnel à cause de la mauvaise accessibilité de l'unité d'établissement						
L'unité d'établissement est difficilement accessible aux travailleurs à mobilité réduite						
La législation sur le remboursement des frais de déplacements domicile-travail est trop compliquée						
La législation sur le remboursement des frais de déplacements domicile-travail est trop rigide						

Accessibilité						
<i>Indiquez dans quelle mesure votre unité d'établissement est facilement accessible par les différents modes de transport. (0 = pas du tout accessible, 5 = très facilement accessible)</i>						
	0	1	2	3	4	5
L'unité d'établissement est facilement accessible en voiture						
L'unité d'établissement est facilement accessible en transports en commun						
L'unité d'établissement est facilement accessible en vélo						
L'unité d'établissement est facilement accessible à pied						

5. Politique de mobilité de l'employeur

Liste de mesures			
Cochez la première case s'il s'agit d'une mesure prise actuellement, la deuxième case si la mesure n'est actuellement pas prise et pas planifiée dans le futur, et la 3 ^e case s'il s'agit d'une mesure planifiée dans le futur.			
Vélo			
Oui	Non	Plan ^a	
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Indemnité vélo : <input type="text"/> €/km
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Mise à disposition de vélos d'entreprise, destinés aux déplacements domicile-travail et éventuellement privés
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Accès sécurisé au parking vélos
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Campagne de sensibilisation ou projet destiné à promouvoir l'usage du vélo
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Abris couverts pour vélos
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Vestiaire pour se changer
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Disponibilité de douches
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Service d'entretien des vélos dans l'unité d'établissement
Transports en commun			
Oui	Non	Plan	
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Transport collectif des travailleurs (par minibus, autobus ou autocar) organisé par l'employeur
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Intervention dans les frais de transports en commun pour les déplacements domicile-travail. Si oui, quel est le degré d'intervention ? SNCB : <input type="text"/> % STIB : <input type="text"/> % De Lijn : <input type="text"/> % TEC : <input type="text"/> %
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Concertation régulière avec les sociétés de transport en commun (horaires, arrêts, ...)
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Mise à disposition d'information relative aux transports en commun
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Encouragement à utiliser les transports publics pour les déplacements de service
Covoiturage			
Oui	Non	Plan	
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Base de données développée en interne ou avec d'autres entreprises
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Adhésion à une base de données externe
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Emplacements de parking réservés aux covoitureurs
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Diffusion d'information sur le covoiturage

^a Plan = Planifiée, à cocher si la mesure n'est pas prise mais est planifiée au sein de l'unité dans le futur.

Mesures diverses

Oui	Non	Plan	
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Collaboration avec d'autres entreprises/institutions ou avec la Chambre de Commerce pour des aspects liés à la mobilité
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Collaboration avec l'administration régionale pour des aspects liés à la mobilité
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Collaboration avec l'administration communale pour des aspects liés à la mobilité
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Réalisation d'un plan de déplacements d'entreprise
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Coordinateur de mobilité : point de contact permanent pour tous les modes de transport
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Parking payant pour les travailleurs
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Présence de bornes permettant de recharger les voitures électriques
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Indemnités de déménagement pour les travailleurs qui se rapprochent de leur lieu de travail
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Utilisation de mesures financières régionales ou locales de soutien de la politique de mobilité
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Organisation au moins une fois par an d'une action de sensibilisation sur la mobilité
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Plan d'accès multimodal disponible sur le site internet de l'employeur

Budget mobilité (budget multimodalité ou Pack mobilité ou Plan cafétéria)

Le budget mobilité est un budget qui peut être mis à la disposition du travailleur pour différentes possibilités de transport.

C'est le travailleur qui 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. Il peut par exemple choisir une voiture de société plus petite et combiner celle-ci avec un abonnement de train ou une somme d'argent.

L'établissement propose-t-il un budget mobilité à ses employés ?

- Non, et nous ne comptons pas le faire dans le futur
- Non, mais nous prévoyons de le faire si le cadre légal s'y prête
- Oui, à tous les travailleurs
- Oui, à une partie des travailleurs

Si oui, quel contenu est proposé ?

- Somme d'argent
- Voiture de société
- Accès au parking
- Carte carburant
- Frais de transport public
- Taxi
- Mise à disposition d'un vélo
- Car sharing
- Location vélo
- Intervention « loyer » ou frais d'emprunt hypothécaire pour des travailleurs domiciliés proches de leur lieu de travail
- Autre à préciser :

Voitures de société

Nombre de voitures de société (sur le total de travailleurs C) : , dont électriques (non hybrides)

Télétravail (travail à domicile et dans les bureaux satellites)**L'établissement donne-t-il à ses employés la possibilité de faire du télétravail ?**

- Oui, nombre de télétravailleurs : , qui télétravaillent en moyenne jours par semaine
- Non

Si oui, quels types de télétravail sont proposés ?

- Travail à domicile
- Travail dans des bureaux satellites
- Autre :

fixant le mode de collecte des informations pour la banque de données concernant les déplacements entre le domicile et le lieu du travail,

Le Ministre de l'Emploi,

K. PEETERS

Le Ministre de la Défense, chargé de la Fonction publique,

S. VANDEPUT

Le Ministre de la Mobilité,

F. BELLOT

Assistaient à la séance plénière commune du 21 mars 2017, 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 représentatives de l'industrie et des banques et assurances:

Monsieur DEMARREE

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 de la sylviculture:

Monsieur COOLENS

Membres nommés sur la proposition du secteur non marchand fédéral en Belgique:

Mesdames SLANGEN et URBAIN et Monsieur DE GOLS

Membres nommés sur la proposition des organisations représentatives des travailleurs:

Fédération générale du Travail de Belgique: Madame VANMOERKERKE et Monsieur STRUYF

Centrale générale des Syndicats libéraux de Belgique: Messieurs COPPENS et VALENTIN

Membres du Conseil National du Travail:**Organisations des employeurs:**

Fédération des entreprises de Belgique: Madame DE JONGHE et Messieurs BUYASSE et DEMARREE

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

Alliance agricole belge: Monsieur BOTTERMAN

Union des entreprises à profit social : Madame SLANGEN

Organisations des travailleurs:

Fédération générale du Travail de Belgique: Mesdames DUROI et ULENS et Monsieur VANDER LINDEN

Confédération des Syndicats chrétiens de Belgique: Messieurs SERROYEN, VAN DEN BERGH et VERJANS

Centrale générale des Syndicats libéraux de Belgique: Madame LOGIST et Messieurs COPPENS et VALENTIN

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

Madame VERMEERSCH et Monsieur MACOURS