



AVIS

CCE 2020-0390

**Diagnostic fédéral sur les
déplacements domicile-travail :
projet de questionnaire 2020**

CCE
Conseil Central de l'Economie
Centrale Raad voor het Bedrijfsleven
CRB



**Avis « Diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail :
projet de questionnaire pour l'édition 2020 et projet d'AR »**

**Bruxelles
19.02.2020**

Saisine

Par lettre du 29 octobre 2019, Monsieur François Bellot, ministre de la Mobilité, a saisi le Conseil central de l'Economie et le Conseil national du Travail (ci-après : les Conseils) d'une demande d'avis sur un projet d'arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 16 mai 2003 portant exécution du chapitre XI de la loi-programme du 8 avril 2003 relatif à la collecte de données concernant les déplacements des travailleurs entre leur domicile et leur lieu de travail (cf. annexe 1), ainsi que sur le projet de questionnaire pour l'édition 2020 du diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail (cf. annexe 2).

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 sa réunion du 9 janvier 2020. Sur la base de ces discussions, la sous-commission mixte a rédigé l'avis ci-dessous, qui a été approuvé le 19 février 2020 lors de la séance plénière commune des Conseils.

Le présent avis est constitué de deux parties. Dans la première partie, les Conseils se prononcent sur les modifications proposées par le ministre de la Mobilité à l'arrêté royal du 16 mai 2003 portant exécution du chapitre XI de la loi-programme du 8 avril 2003 relatif à la collecte de données concernant les déplacements des travailleurs entre leur domicile et leur lieu de travail (ci-après : l'arrêté royal du 16 mai 2003). Dans la seconde partie, ils formulent leurs remarques concernant le projet de questionnaire pour l'édition 2020 du diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail.

Avis

1. Les modifications proposées à l'arrêté royal

Les Conseils constatent que trois modifications sont proposées à l'arrêté royal du 16 mai 2003 :

- le remplacement de l'intitulé de l'arrêté royal ;
- l'abrogation 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 du travail ;
- une modification à l'article 2 de façon à ce que le ministre de la Mobilité puisse déléguer s'il le souhaite la rédaction du questionnaire, dans les limites décrites à l'article 2 de l'arrêté royal.

Les Conseils soulignent l'importance qu'ils accordent à leur consultation sur le projet de questionnaire, comme cela a été le cas jusqu'à présent, lors de chaque édition du diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail. Ils demandent donc que cette pratique, qui a été habituelle jusqu'à présent, soit coulée dans le cadre légal.

2. Le projet de questionnaire pour l'édition 2020

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

Dans leur avis du 28 mai 2019 en prévision de l'édition 2020 du diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail, les Conseils ont demandé au SPF Mobilité et Transports d'élaborer une

proposition visant à clarifier la partie 1 du questionnaire sans porter préjudice au contenu et à la portée de l'enquête.

En réaction, le SPF « Mobilité et Transports » a apporté quelques modifications à la partie 1 du questionnaire. Les Conseils estiment que les modifications proposées constituent effectivement une avancée dans la bonne direction, puisque les règles relatives au nombre de travailleurs externes à prendre en compte restent inchangées dans la proposition, tandis que l'énoncé de la question est moins complexe que dans les éditions précédentes du diagnostic fédéral.

Afin de simplifier encore le remplissage du questionnaire, il serait toutefois opportun selon les Conseils de placer l'encadré intitulé « Renseignements complémentaires » au début de la partie 1.

Ils demandent en outre que, dans cet encadré, la définition de B' « nombre de travailleurs externes que l'employeur (celui qui remplit l'enquête) souhaite ne pas prendre en compte dans l'enquête » soit remplacée par « nombre de travailleurs externes que l'employeur (celui qui remplit l'enquête) ne prend pas en compte dans l'enquête ». Dans la version néerlandaise, les Conseils demandent de remplacer « 30 juni 2017 » par « 30 juni 2020 » dans la définition de A et « de externe werknemers die men niet in de enquête wenst op te nemen » par « de externe werknemers die men in de enquête opneemt » dans la définition de C.

Par ailleurs, les Conseils considèrent que la lisibilité du questionnaire serait meilleure s'il était mentionné que le premier cadre à remplir dans la partie 1 a pour but de vérifier *si* l'enquête doit être remplie, tandis que le deuxième cadre vise à déterminer *pour qui* l'enquête doit être remplie. Cette précision pourrait par exemple être ajoutée sous la forme de titres intermédiaires au-dessus des cadres respectifs.

2.2 Partie 2 : Organisation du temps de travail

Les Conseils notent avec satisfaction que le SPF « Mobilité et Transports » a donné suite à la double demande figurant dans leur avis du 28 mai 2019 de n'apporter aucune modification au contenu de la partie 2 du questionnaire et de ne pas déplacer la partie relative à l'organisation du temps de travail dans la partie 5 du questionnaire.

Afin de garantir la cohérence entre la version française et la version néerlandaise du questionnaire, les Conseils demandent toutefois que le mot « flexible » soit supprimé dans les questions concernant l'horaire de la partie 2 du questionnaire et que seul le mot « flottant » soit conservé.

Les Conseils ajoutent qu'il est renvoyé par erreur à « C' » dans les parties 2 et 3 de la proposition de questionnaire. Ils demandent par conséquent que le « C' » soit remplacé à chaque fois par « C » à ces endroits.

2.3 Partie 3 : Mode de déplacement des travailleurs

2.3.1 Parties 3.1 et 3.2 concernant le mode de déplacement principal

Les Conseils prennent acte du fait que la ventilation par sexe des statistiques relatives au mode de déplacement principal restera facultative pour l'édition 2020, mais que cette question sera examinée à nouveau dans le cadre de l'édition 2023. Ils constatent également que le critère de minimum 40% des travailleurs de l'unité est mentionné au tableau 3.2 du projet de questionnaire, qui indique le mode de déplacement principal en fonction du code postal du lieu de domicile des travailleurs.

Les Conseils font remarquer que dans le tableau 3.1 de la version française du projet de questionnaire, les modes de déplacement « trottinette (électrique ou non) » et « monowheel » ont été ajoutés au mode de déplacement « à pied », alors que ce n'est pas le cas dans la version néerlandaise. Par souci de cohérence, et parce qu'ils considèrent que l'ajout de ces modes de déplacement est une évolution positive - cela rend le questionnaire plus en phase avec la réalité actuelle -, les Conseils demandent que cet ajout soit également effectué dans la version néerlandaise du projet de questionnaire.

Les Conseils demandent toutefois que la trottinette (électrique ou non) et le monowheel ne soient pas repris dans la catégorie « à pied », mais qu'une nouvelle catégorie soit créée pour ces modes de déplacement. Ils souhaiteraient également ajouter le mode « hoverboard » à cette nouvelle catégorie, et ce à la fois dans la version française et néerlandaise du questionnaire.

2.3.2 Partie 3.3 concernant le(s) mode(s) de déplacement d'approche et final éventuel(s)

Les Conseils prennent acte de la proposition du SPF « Mobilité et Transports » qui consiste à conserver le caractère facultatif de la question relative aux modes de déplacement d'approche et final éventuels pour l'édition 2020, mais aussi à encourager les employeurs à y répondre et de leur faciliter ainsi la tâche autant que possible au moyen des outils informatiques demandés par les Conseils.

Les Conseils demandent qu'il soit procédé aux tableaux 3.2 « Mode de déplacement principal des travailleurs pour les déplacements domicile-travail selon le code postal du lieu de domicile » et 3.3 « Mode(s) de déplacement d'approche et final éventuel(s) » aux mêmes modifications que celles demandées pour le tableau 3.1, à savoir créer en plus de la catégorie « à pied » une nouvelle catégorie reprenant les modes de déplacement « trottinette (électrique ou non), monowheel, hoverboard, etc. ».

Les Conseils demandent également que la mention suivante soit reprise en dessous du tableau 3.3 : « Afin de faciliter le remplissage de ce tableau, vous trouverez via ce lien [ajouter lien ici] un outil gratuit avec lequel vous pouvez interroger vos travailleurs ».

Afin de continuer à améliorer la qualité des statistiques collectées, il est important que le mode de déplacement principal des travailleurs puisse être lié à leurs éventuels modes de déplacement d'approche et final. C'est pourquoi les Conseils suggèrent d'insérer quatre nouveaux tableaux dans l'édition 2020 du diagnostic fédéral. Chacun de ces quatre tableaux correspondrait à un mode de transport principal, à savoir la voiture, le train, transports en commun autres que le train (métro, tram, bus) et le transport collectif organisé par l'employeur. Ces 4 tableaux, dont le remplissage reste facultatif, peuvent être facilement générés si l'employeur utilise l'outil informatique. Via l'outil informatique, l'employeur pourrait interroger les travailleurs sur le mode de déplacement d'approche et final utilisé et leur demander d'indiquer celui-ci dans le tableau au regard de leur mode de déplacement principal. Les Conseils demandent que ces tableaux, qui restent facultatifs, soient repris dans l'outil informatique utilisé pour interroger les travailleurs.

Exemple:

Mode principal	Mode secondaire	Déplacement approche	Déplacement final
Voiture	Train		
	Transports en commun autres que le train (métro, tram, bus)		
	Vélo	X	
	Trotinettes/ mono-roue/...		
Train	Voiture	x	
	Transports en commun autres que le train (métro, tram, bus)		
	Vélo		x
	Trotinettes/ mono-roue/...		
Transports en commun autres que le train (métro, tram, bus)	Train		
	Voiture		
	Vélo		
	Trotinettes/ mono-roue/...		
Transport collectif organisé par l'employeur	Train		
	Transports en commun autres que le train (métro, tram, bus)		
	Vélo		
	Trotinettes/ mono-roue/...		
	Voiture		

2.4 Partie 4 : Accessibilité de l'unité d'établissement et problèmes de mobilité

Les Conseils notent avec satisfaction que le SPF « Mobilité et Transports » va adapter l'outil informatique afin que celui-ci puisse être utilisé pour répondre aux questions subjectives de la partie 4.

2.5 Partie 5 : Politique de mobilité de l'employeur

Les Conseils prennent acte du fait que le SPF « Mobilité et Transports » a apporté quelques modifications à la partie « Politique de mobilité de l'employeur » : modifications dans la partie relative aux mesures concernant la voiture (et le budget mobilité), distinction entre les opérateurs de transport en commun pour l'intervention de l'employeur, modification de la question sur le télétravail afin de préciser celle-ci, et modifications/suppression de certaines mesures.

Les Conseils notent la présence de quelques imprécisions de forme qui devraient être améliorées selon eux. S'agissant des mesures relatives au vélo, il serait opportun selon les Conseils de remplacer « Accès sécurisé au parking vélos » par « Parkings vélos sécurisés ».

Sous « Transport collectif », il doit être fait référence à la « CCT 19/9 » et non à la « CCT 19 octies ». Dans la note de bas de page correspondante, le lien vers la CCT doit être adapté en conséquence.

En ce qui concerne les mesures relatives à la voiture, les Conseils demandent que l'énoncé « Offres alternatives pour les détenteurs d'un véhicule de société » soit remplacé par « Alternatives aux véhicules de société » dans le questionnaire.

Ensuite, les Conseils font remarquer que si le projet de questionnaire pour l'édition 2020 comporte bien une question sur le nombre total de véhicules de société, il ne pose plus de question – comme c'était le cas dans le questionnaire de l'édition 2017 – sur le nombre de véhicules de société électriques (non hybrides). Les Conseils demandent que cette dernière question soit également reprise (comme lors de l'édition 2017) dans le questionnaire pour l'édition 2020 du diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail.

S'agissant du télétravail, les Conseils demandent qu'une distinction soit faite entre le télétravail structurel et le télétravail occasionnel dans le questionnaire pour l'édition 2020 du diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail. Ils demandent également qu'il soit précisé dans le questionnaire que la question porte sur le nombre de jours de télétravail qui sont effectivement pris, ce qui ne correspond pas nécessairement au nombre de jours de télétravail auquel les travailleurs ont droit.

Concernant le télétravail structurel, les Conseils demandent que le questionnaire comporte les mêmes questions que lors de l'édition 2017, à savoir :

L'établissement donne-t-il à ses employés la possibilité de faire du télétravail structurel ?

Oui, nombre de télétravailleurs qui télétravaillent en moyenne jours par semaine.

non

Concernant le télétravail occasionnel, les Conseils proposent que les questions suivantes figurent dans le questionnaire de l'édition 2020 :

L'établissement donne-t-il à ses employés la possibilité de faire du télétravail occasionnel ?

Oui, nombre de télétravailleurs occasionnels qui font en moyenne jours de télétravail occasionnel par semaine.

non

Enfin, les Conseils demandent que la définition du télétravail occasionnel figurant à la note de bas de page 14 du projet de questionnaire soit remplacée par : « Télétravail occasionnel : télétravail qui, contrairement au télétravail structurel, est effectué à titre occasionnel et non régulier ».

Annexes

Annexe 1

**Projet d'arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 16 mai 2003 portant
exécution du chapitre XI de la loi-programme du
8 avril 2003 relatif à la collecte de données concernant les
déplacements des travailleurs entre leur domicile
et leur lieu de travail**

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

Ontwerp van koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 16 mei 2003 houdende de uitvoering van hoofdstuk XI van de programmawet van 8 april 2003 betreffende de verzameling van gegevens over de woon-werkverplaatsingen van werknemers

FILIP, Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groot.

Gelet op de programmawet van 8 april 2003, artikel 162, gewijzigd bij de wet van 6 mei 2009 houdende diverse bepalingen;

Gelet op het koninklijk besluit van 16 mei 2003 houdende de uitvoering van hoofdstuk XI van de programmawet van 8 april 2003 betreffende de verzameling van gegevens over de woon-werkverplaatsingen van de werknemers;

Gelet op het ministerieel besluit van 29 oktober 2004 houdende vaststelling van de wijze waarop de gegevens ten behoeve van de databank inzake woon-werkverkeer worden opgevraagd ;

Overwegende de adviezen van de Nationale Arbeidsraad en de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven, gegeven op XXX en XXX;

Gelet op de betrokkenheid van de Regeringen van de Gewesten;

Gelet op het advies van de Gegevensbeschermingsautoriteit, gegeven op XXX;

Gelet op de impactanalyse van de regelgeving, uitgevoerd overeenkomstig artikelen 6 en 7 van de wet van 15 december 2013 houdende diverse bepalingen inzake administratieve vereenvoudiging ;

Gelet op het advies XXX van de Raad van State, gegeven op XXX, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Gelet op het advies van de Inspecteur van Financiën, gegeven op 24 september 2019 ;

Gelet op de akkoordbevinding van de Minister van Begroting, gegeven op XXX ;

Op de voordracht van de Minister van Werk, van de Minister van Landsverdediging, van de Minister van Ambtenarenzaken en van de Minister van Mobiliteit, en op het advies van de in Raad vergaderde Ministers,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij:

Artikel 1. Het opschrift van het koninklijk besluit van 16 mei 2003 houdende de uitvoering van hoofdstuk XI van de programmawet van 8 april 2003 betreffende de verzameling van gegevens over de woon-werkverplaatsingen van werknemers wordt vervangen als volgt:

“Koninklijk besluit houdende de uitvoering van hoofdstuk XI van titel VII van de programmawet van 8 april 2003 betreffende de verzameling van gegevens over de woon-werkverplaatsingen van werknemers”.

Art. 2. Artikel 2 van hetzelfde besluit wordt vervangen als volgt:

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

Projet d'arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 16 mai 2003 d'exécution du chapitre XI de la loi-programme du 8 avril 2003 relatif à la collecte de données concernant les déplacements des travailleurs entre leur domicile et leur lieu de travail

PHILIPPE, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi-programme du 8 avril 2003, l'article 162, modifié par la loi du 6 mai 2009 portant des dispositions diverses ;

Vu l'arrêté royal du 16 mai 2003 d'exécution du chapitre XI de la loi-programme du 8 avril 2003 relatif à la collecte de données concernant les déplacements des travailleurs entre leur domicile et leur lieu de travail ;

Vu 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 ;

Considérant les avis du Conseil National du Travail et le Conseil Central de l'Economie, donnés le XXX et le XXX ;

Vu l'association des Gouvernements de régions ;

Vu l'avis de l'Autorité de protection des données, donné le XXX ;

Vu l'analyse d'impact de la réglementation réalisée conformément aux articles 6 et 7 de la loi du 15 décembre 2013 portant des dispositions diverses en matière de simplification administrative ;

Vu l'avis XXX du Conseil d'Etat, donné le XXX, en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973 ;

Vu l'avis de l'Inspecteur des Finances, donné le 24 septembre 2019 ;

Vu l'accord de la Ministre du Budget, donné le XXX ;

Sur la proposition du Ministre de l'Emploi, du Ministre de la Défense, de la Ministre de la Fonction publique, et du Ministre de la Mobilité, et de l'avis des Ministres qui en ont délibéré en Conseil,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1^{er}. L'intitulé de l'arrêté royal du 16 mai 2003 d'exécution du chapitre XI de la loi-programme du 8 avril 2003 relatif à la collecte de données concernant les déplacements des travailleurs entre leur domicile et leur lieu de travail est remplacé par ce qui suit :

« Arrêté royal d'exécution du chapitre XI du titre VII de la loi-programme du 8 avril 2003 relatif à la collecte de données concernant les déplacements des travailleurs entre leur domicile et leur lieu de travail ».

Art. 2. L'article 2 du même arrêté est remplacé par ce qui suit :

« Het verslag met inlichtingen over de woon-werkverplaatsingen van de werknemers bevat voor ieder bedrijf, voor elke vestigingseenheid met minstens dertig werknemers, op een informatiedrager de hierna opgesomde inlichtingen, in overeenstemming met de modellen die zullen worden bepaald door de Minister die de Mobiliteit in zijn bevoegdheid heeft, of zijn afgevaardigde.

De inlichtingen beoogd in het eerste lid zijn de volgende:

1° De identificatie van de vestigingseenheid en globale indeling van de werknemers.

2° De organisatie van de arbeidstijd in de vestigingseenheid, met het aantal werknemers per arbeidsregime, namelijk vast uurrooster, glijdend uurrooster, ploegenstelsel of onregelmatig uurrooster.

3° Het aantal werknemers volgens hun hoofdverplaatsingswijze voor het totaal aantal werknemers op de vestigingseenheid:

4° Het aantal werknemers volgens hun hoofdverplaatsingswijze naargelang de postcode van hun woonplaats voor ten minste 40% van het totaal aantal werknemers op de vestigingseenheid.

5° De bereikbaarheid van de vestigingseenheid en de mobiliteitsproblemen binnen de vestigingseenheid, meer bepaald informatie over:

- parkeermogelijkheden voor wagens, fietsen, bromfietsen en motorfietsen;
- problemen inzake wagengebruik, fietsgebruik en gebruik van het openbaar vervoer;
- andere mobiliteitsproblemen.

6° De maatregelen die de werkgever op het vlak van mobiliteitsbeheer op de vestigingseenheid genomen of gepland heeft, meer bepaald:

- maatregelen voor fiets, carpooling, openbaar vervoer en wagen;
- telewerk;
- diverse maatregelen.»

Art. 3. Het ministerieel besluit van 29 oktober 2004 houdende vaststelling van de wijze waarop de gegevens ten behoeve van de databank inzake woon-werkverkeer worden opgevraagd wordt opgeheven.

Art. 4. Dit koninklijk besluit treedt in werking op 30 juni 2020.

Art. 5. De minister bevoegd voor Werk, de minister bevoegd voor Defensie, de minister bevoegd voor Ambtenarenzaken en de minister bevoegd voor Mobiliteit zijn, ieder wat hem betreft, belast met de uitvoering van dit besluit

Gegeven te _____,

« L'état, donnant des renseignements relatifs aux déplacements des travailleurs entre leur domicile et leur lieu de travail, reprend, sur support informatique, pour chaque entreprise, pour chaque unité d'établissement en son sein comportant au moins trente travailleurs, les renseignements énumérés ci-après, conformément aux modèles qui seront définis par le Ministre ayant la Mobilité dans ses attributions, ou son délégué.

Les renseignements visés à l'alinéa 1^{er} sont les suivants :

1° L'identification de l'unité d'établissement et répartition globale des travailleurs.

2° L'organisation du temps de travail dans l'unité d'établissement et reprenant le nombre de travailleurs par régime de travail, à savoir horaire fixe, horaire flexible, travail en équipes ou horaires irréguliers.

3° Le nombre de travailleurs par mode de déplacement principal pour l'ensemble des travailleurs de l'unité d'établissement.

4° Le nombre de travailleurs par mode de déplacement principal selon le code postal de leur domicile pour au minimum 40% du nombre total de travailleurs de l'unité d'établissement.

5° L'accessibilité de l'unité d'établissement et les problèmes de mobilité dans l'unité d'établissement, à savoir des informations concernant :

- les possibilités de parking en voiture, en vélo, en cyclomoteur et en moto ;
- les problèmes concernant l'utilisation de la voiture, du vélo et des transports en commun ;
- d'autres problèmes liés à la mobilité.

6° Les mesures de gestion de la mobilité prises ou planifiées par l'employeur dans l'unité d'établissement, à savoir :

- des mesures pour le vélo, le covoiturage, les transports en commun et la voiture ;
- le télétravail ;
- des mesures diverses. »

Art. 3. 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 est abrogé.

Art. 4. Le présent arrêté royal entre en vigueur le 30 juin 2020.

Art. 5. Le ministre qui a l'emploi dans ses attributions, le ministre qui a la défense dans ses attributions, le ministre qui a la fonction publique dans ses attributions et le ministre qui a la Mobilité dans ses attributions sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Donné à _____, le _____

Van Koningswege:

De Minister van Werk,

De Minister Defensie,

De Minister van Ambtenarenzaken,

De Minister van Mobiliteit,

Par le Roi :

Le Ministre de l'Emploi,

Le Ministre de la Défense

La Ministre de la Fonction publique,

La Ministre de la Mobilité,

W. BEKE

D. REYNDERS

S. WILMES

F. BELLOT

Annexe 2

Projet de questionnaire pour l'édition 2020 du diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail

Diagnostic des déplacements domicile-travail 2020

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.

<p>Envoyé après avis (cocher uniquement l'organe adéquat) :</p> <p><input type="checkbox"/> du conseil d'entreprise</p> <p><input type="checkbox"/> du comité de concertation</p> <p><input type="checkbox"/> de la représentation syndicale¹</p> <p><input type="checkbox"/> ou communication aux travailleurs²</p> <p>donné le <input style="width: 150px;" type="text"/></p> <p>repris dans le document de référence <input style="width: 150px;" type="text"/></p>	<p>N° d'unité d'établissement (BCE)</p> <p>2. ____ . ____ . ____</p>
	<p>Numéro d'entreprise (BCE)</p> <p>0 ____ . ____ . ____</p>

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)		
Nombre total de travailleurs liés à l'unité, à titre indicatif (source : ONSS)		
Secteur d'activité (BCE)		
Commission paritaire ³	Employés:	Ouvriers:
Comité de concertation (uniquement secteur public) ³		

	<p>Nombre total de travailleurs qui se rendent à l'unité d'établissement au moins un jour sur deux</p>
Travailleurs internes	<input style="width: 50px;" type="text"/> (A)
Travailleurs externes (sous contrat avec un autre employeur)	<input style="width: 50px;" type="text"/> (B), dont <input style="width: 50px;" type="text"/> (B') ne sont pas pris en compte dans l'enquête. ⁴
Nombre de travailleurs de l'unité à prendre en compte dans l'enquête	$C = A + B - B'$

Le diagnostic ne doit être réalisé que si le nombre A + B est au moins égal à 30.

Si le nombre A + B est inférieur à 30, le diagnostic est facultatif.

Toutes les questions suivantes se rapportent aux travailleurs compris dans C

¹ 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)

² en cas d'absence de conseil d'entreprise et de délégation syndicale (loi du 20/9/1948 précitée, article 3)

³ indiquer chaque fois uniquement la commission ou le comité principal

⁴ Le nombre de travailleurs externes pris en compte dans l'enquête doit au moins être égal à 40% du nombre total d'externes B. Cela implique que B' doit au maximum être égal à 60% de B.

Renseignements complémentaires

(1) A = les travailleurs sous les liens d'un contrat (de travail ou d'apprentissage) ou d'un statut au 30 juin 2020, et qui se rendent à l'unité d'établissement au moins un jour sur deux (même s'ils font des déplacements professionnels à partir de l'unité d'établissement).

(2) B = les travailleurs présents dans l'établissement mentionné ci-dessus, mais sous contrat avec un autre employeur (ex. enseignants mis à la disposition par la Communauté, personnel détaché, intérimaires, consultants, etc.). Seuls les externes qui se rendent à l'unité d'établissement au moins un jour sur deux sont à prendre en compte.

(3) B' = nombre de travailleurs externes que l'employeur (celui qui remplit l'enquête) souhaite ne pas prendre en compte dans l'enquête (par exemple les travailleurs externes dont on ne dispose pas de l'adresse email). Ce nombre ne peut pas être plus grand que 60% du nombre total d'externes (B).

(4) C = nombre exact de travailleurs comptabilisés dans l'enquête 2020 = les travailleurs internes qui se rendent à l'unité d'établissement au moins un jour sur deux + les externes que l'employeur souhaite comptabiliser dans l'enquête. Ce nombre est donc égal à $A + B - B'$.

Remarques éventuelles relatives à l'identification de l'unité d'établissement et à la répartition des travailleurs

Adresse email de la personne de contact pour la collecte des données (obligatoire)

Des informations non commerciales relatives à la mobilité (et non liées au diagnostic) peuvent être envoyées à cette adresse email

Coordonnées de la personne de contact pour les aspects de mobilité (facultatif)

Nom		
Prénom		
Adresse de contact	Rue	
	N°	
	Boîte	
	Code Postal	
	Commune	
tél		
e-mail		

Des informations non commerciales relatives à la mobilité (et non liées au diagnostic) peuvent être envoyées à cette adresse email

2. Organisation du temps de travail

Description des régimes de travail : du lundi au vendredi		Nombre de travailleurs
Horaire fixe	En heures de pointe (6h30 à 10h et 15h à 19h)	
	Hors heures de pointe	
Horaire flexible / flottant		
Travail en équipes		
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			
transport collectif (minibus, autobus, autocar) organisé par l'employeur			
vélo ou vélo électrique (y compris speed pedelec)			
cyclomoteur ou moto			
à pied (ou en trottinette (électrique ou non), monowheel, etc.)			
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 ⁵ , seul ou avec famille	Voiture ⁶ , avec d'autres travailleurs	Train	Bus, tram ou métro De Lijn	Bus, tram ou métro TEC	Bus, tram ou métro STIB	Transport collectif ⁷ par l'employeur	Vélo ou vélo élec.	Cyclo- moteur ou moto	À Pied	Nombre de travailleurs
TOTAL											

Remarques éventuelles sur le tableau 3.2 :

⁵ Voiture, camionnette ou camion

⁶ Voiture, camionnette ou camion

⁷ Minibus, autobus, autocar

3.3 Mode(s) de déplacement d'approche et final éventuel(s)

(partie facultative)

Indiquez les modes de déplacement pour le trajet d'approche et le trajet final qui sont éventuellement utilisés avant et après le mode principal de déplacement, et pour lesquels la distance parcourue depuis et vers le mode de transport principal est la plus grande - voir le schéma ci-dessous (partie facultative, utile pour le transport en commun). Des travailleurs qui par exemple se déplacent en voiture de porte à porte, n'ont pas de trajet d'approche ou de trajet final



Domicile



déplacement d'approche



déplacement principal



déplacement final



Travail

	Déplacement d'approche Nombre de travailleurs	Déplacement final Nombre de travailleurs
voiture		
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 (<i>minibus, bus, autocar</i>) organisé par l'employeur		
vélo ou vélo électrique		
cyclomoteur ou moto		
à pied		
pas de déplacement d'approche ou de déplacement final (<i>par ex. si déplacement principal en voiture de porte à porte</i>)		
TOTAL		

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

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	
Cyclomoteurs et motos : emplacements spécifiques de stationnement	

Vélo						
<i>Indiquez dans quelle mesure les problèmes suivants nuisent à l'utilisation du vélo ou du vélo électrique 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 vestiaire 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.</i>						
<i>(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.</i>						
<i>(0 = pas du tout accessible, 5 = très facilement accessible)</i>						
	0	1	2	3	4	5
Il est difficile d'accéder à l'unité d'établissement en voiture						
Il est difficile d'accéder à l'unité d'établissement en transports en commun						
Il est difficile d'accéder à l'unité d'établissement en vélo						
Il est difficile d'accéder à l'unité d'établissement 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 ⁸		
<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 (comprise leasing), 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	
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Services d'assistance vélo (par exemple en cas de crevaison)	
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"/>	Mise à disposition d'information relative aux transports en commun	
Intervention de l'employeur dans les frais de transports en commun pour les déplacements domicile-travail (par rapport au minimum prévu par la CCT n°19/9 ⁹).				
	100% (gratuit pour le travailleur)	Supérieure au minimum prévu par la CCT n°19/9 mais pas gratuit pour le travailleur	Égale au minimum prévu par la CCT n°19/9	Cas particuliers (expliquer)
SNCB	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="text"/>
STIB	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="text"/>
De Lijn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="text"/>
TEC	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="text"/>
Covoiturage				
Oui	Non	Plan		
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Utilisation d'une base de données interne ou externe ⁷	
<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	
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Garantie du trajet de retour pour les covoitureurs	
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Indemnité spécifique pour les covoitureurs dans le cadre d'une convention entre l'employeur et les travailleurs	

⁸ Plan = Planifiée, à cocher si la mesure n'est pas prise mais est planifiée au sein de l'unité dans le futur.

⁹ [http://www.cnt-nar.be/CCT-ORIG/cct-019-09-\(23.04.2019\).pdf](http://www.cnt-nar.be/CCT-ORIG/cct-019-09-(23.04.2019).pdf)

Voiture			
Indemnité kilométrique pour utilisation du véhicule privé dans le cadre des déplacements domicile-travail			= <input type="text"/> EUR/km ou autre à préciser : <input type="text"/>
Nombre de véhicules de société ¹⁰ (à l'exception des véhicules de service ¹¹)			= <input type="text"/> total véhicules de société
Oui	Non	Plan	
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Stratégie de diminution du nombre de kilomètres parcourus et/ou les émissions de CO ₂ du parc de véhicules de l'entreprise
Avantages complémentaires pour les détenteurs d'un véhicule de société			
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Accès au parking dans l'entreprise ou à proximité
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Carte carburant
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Prêt d'une autre voiture pour une courte période (vacances, déménagement, etc.)
Offres alternatives pour les détenteurs d'un véhicule de société			
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Allocation de mobilité (cash for car) tel que prévu dans la loi du 30 mars 2018 ¹²
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Budget mobilité tel que prévu dans la loi du 17 mars 2019 ¹³
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Autre(s) offre(s) alternatives de mobilité. Veuillez préciser : ...
Mesures diverses			
Oui	Non	Plan	
<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"/>	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
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Possibilité de cumuler plusieurs interventions patronales pour des modes de transport différents
Télétravail (travail à domicile, dans les bureaux satellites ou dans un espace de coworking)			
			Nombre
Télétravailleurs occasionnels ¹⁴			<input type="text"/>
Télétravailleurs 1 jour / sem.			<input type="text"/>
Télétravailleurs 2 jours / sem.			<input type="text"/>
Télétravailleurs 3+ jours / sem.			<input type="text"/>
<input type="checkbox"/> Pas de télétravail			
Si oui, quels types de télétravail sont proposés ?			
<input type="checkbox"/> Travail à domicile <input type="checkbox"/> Travail dans des bureaux satellites <input type="checkbox"/> Espace de coworking <input type="checkbox"/> Autre :			

¹⁰ 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.

¹¹ Une voiture de service est une voiture que l'employeur met à la disposition de son personnel pour des déplacements exclusivement professionnels.

¹² Loi du 30 mars 2018 concernant l'instauration d'une allocation de mobilité

¹³ Loi du 17 mars 2019 concernant l'instauration d'un budget mobilité

¹⁴ Télétravailleurs occasionnels : en télétravail moins d'un jour par semaine (et au minimum une fois par mois)