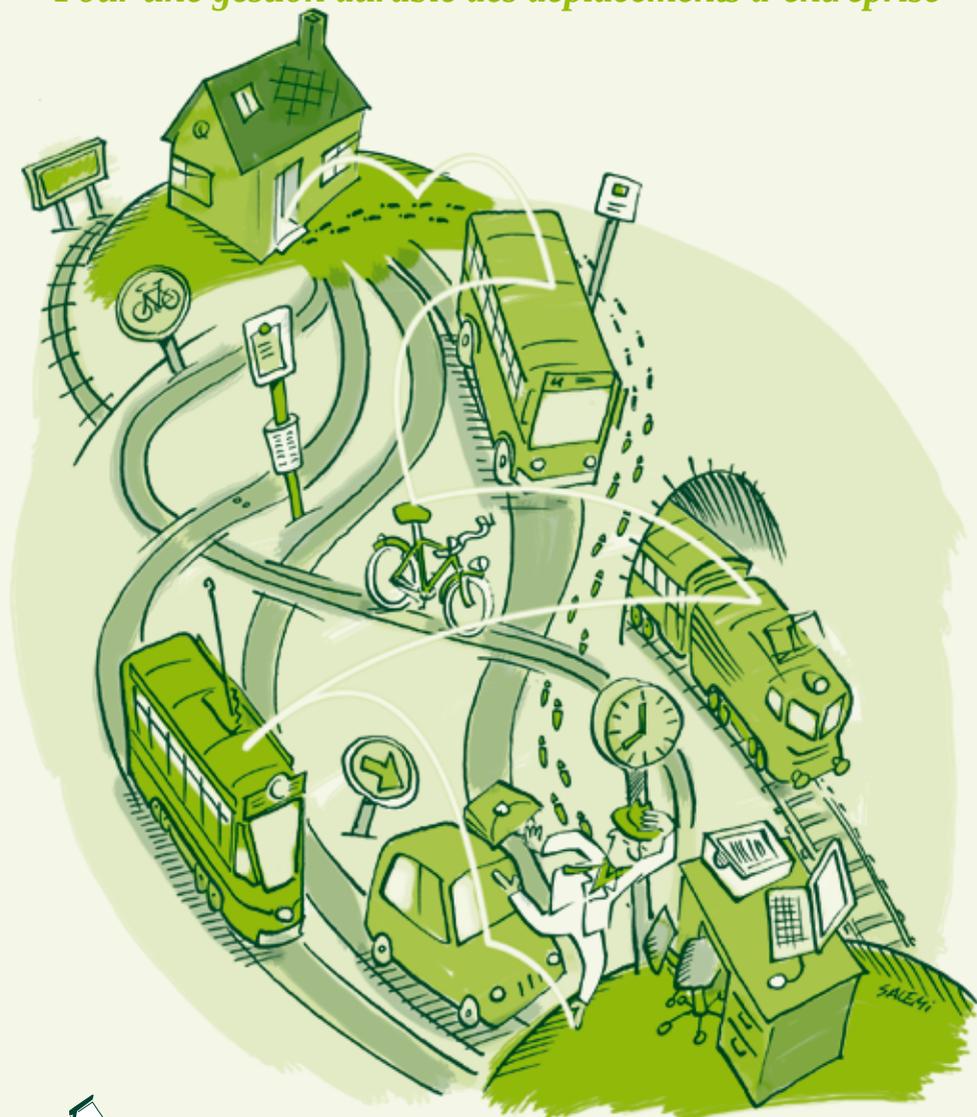


# LE DIAGNOSTIC FÉDÉRAL SUR LA MOBILITÉ

*Pour une gestion durable des déplacements d'entreprise*



Cellule syndicale de **MOBILITÉ**

# TABLE DES MATIÈRES



Introduction..... 1



L'obligation en quelques mots ..... 3



Les enseignements du diagnostic précédent ..... 5



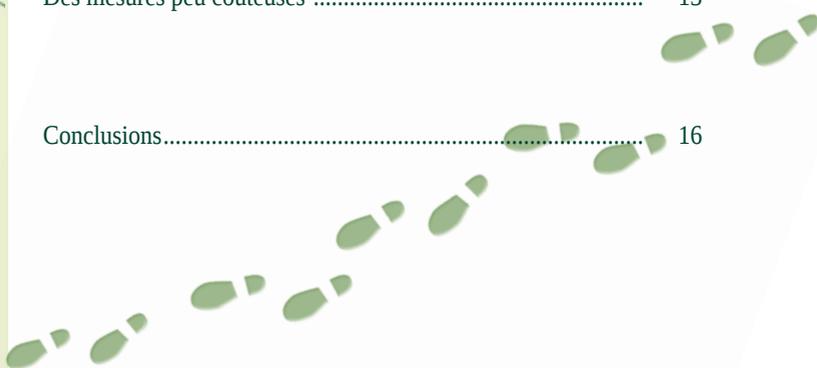
Tirer les leçons de l'évaluation ..... 10



Des mesures peu coûteuses ..... 13



Conclusions..... 16





## INTRODUCTION

**A** la CSC nous ne manquons pas d'arguments pour faire de la mobilité un sujet concerté: les déplacements entre le domicile et le lieu de travail représentent un coût important pour le travailleur, les embouteillages sont sources de stress, la mobilité peut créer des inégalités sociales, l'insécurité routière augmente, en particulier aux heures de pointe, le secteur du transport génère beaucoup de bruits mais aussi de la pollution atmosphérique, en particulier d'importantes émissions de CO<sub>2</sub>.

Par le biais de la Loi programme du 8 avril 2003 le législateur a imposé aux entreprises et organismes publics de plus de 100 travailleurs l'obligation de faire tous les trois ans un diagnostic des déplacements des travailleurs entre leur domicile et leur lieu de travail.

Environ 12% des émissions de CO<sub>2</sub> dans l'union européenne proviennent de carburant consommé par les voitures particulières (selon le dernier rapport de l'Agence européenne de l'environnement (AEE)-2007)

C'est ainsi que pour la première fois en 2006 le gouvernement fédéral a rassemblé les informations de plusieurs milliers d'entreprises et d'organismes publics pour mieux cerner la spécificité des comportements des travailleurs.<sup>1</sup>

La cellule mobilité de la FEC avait alors édité une brochure présentant cette nouvelle obligation et invitant nos délégués à construire un plan d'action autour de ce diagnostic<sup>2</sup>.

1 Voir le rapport final sur [www.mobilit.fgov.be](http://www.mobilit.fgov.be)

2 «Le diagnostic des déplacements domicile - lieu de travail: nous sommes tous concernés», cellule mobilité de la FEC - septembre 2005, téléchargeable gratuitement sur [www.csc-en-ligne.be](http://www.csc-en-ligne.be). Pour obtenir des exemplaires supplémentaires s'adresser à votre fédération régionale ou à la FEC nationale: 02.246.34.95 ou [mobilite@acv-csc.be](mailto:mobilite@acv-csc.be)



Les données du deuxième diagnostic devront se baser sur la situation au 30 juin 2008 et devront parvenir au Service public fédéral avant le 15 janvier 2009! Le CE<sup>1</sup> doit être consulté!

Avec cette publication nous souhaitons encourager les militants à ne pas laisser passer cette deuxième chance. Les délégués de la CSC peuvent prendre eux-mêmes des mesures pour s'attaquer au problème de la mobilité et contribuer à faire de ce diagnostic un outil de gestion plus durable des déplacements liés au travail!

## L'OBLIGATION EN QUELQUES MOTS

### Comment?

La collecte des données s'effectue à partir d'un questionnaire en ligne fourni aux entreprises et organismes. Le questionnaire est en principe précomplété avec les données issues de la Banque carrefour. Une fois rempli, il est renvoyé par voie électronique au Service public fédéral Mobilité et transports.

### Quand?

L'application permettant d'envoyer les données du diagnostic au SPF Mobilité et transports sera ouverte à partir du 15 juillet 2008 jusqu'au 15 janvier 2009.<sup>2</sup> Après cette date les enquêtes ne seront plus acceptées et les entreprises ou organismes seront mis en demeure.



1 Ou l'organe compétent dans le secteur public  
2 Sur le portail fédéral: [www.belgium.be](http://www.belgium.be)  
ou sur le site du SPF mobilité: [www.mobilit.fgov.be](http://www.mobilit.fgov.be)

## Quelles données?

Les données du 2<sup>e</sup> diagnostic se rapportent à la situation de la mobilité au sein de l'entreprise ou de l'organisme au **30 juin 2008**. Les données sont fournies sur base du questionnaire officiel, celui-ci comprend en outre certaines questions facultatives.

## L'avis du conseil d'entreprise est requis

Ce n'est qu'après avis du conseil d'entreprise (secteur privé) ou de l'organe de concertation compétent (secteur public) que le diagnostic peut être envoyé au SPF Mobilité et transports.<sup>1</sup> Le CE dispose de deux mois pour donner son avis.

## Quels entreprises et organismes?<sup>2</sup>

Tous ceux qui emploient en moyenne 100 travailleurs entre le 1<sup>er</sup> juillet 2007 et le 30 juin 2008 (4 trimestres). Les entreprises et organismes faisant partie de cette catégorie doivent établir un diagnostic pour chacune de leurs unités d'établissement qui comptent en moyenne 30 travailleurs au moins et pour l'unité d'établissement principale (quel qu'y soit le nombre de travailleurs). L'enquête concerne tant le secteur public que privé.

# LES ENSEIGNEMENTS DU DIAGNOSTIC PRÉCÉDENT

## Les principaux constats

L'enquête complète les informations dont nous disposions sur l'utilisation des différents modes de transport et dans une certaine mesure sur les initiatives des entreprises en matière de mobilité.

Le travailleur belge se rend principalement en voiture au boulot (72% des cas) dont 5% sous forme de covoiturage. Seuls 14,3% des travailleurs utilisent les transports publics et 6,4% enfourchent leur vélo toujours pour se rendre au travail.

- 1 Pour éviter d'alourdir le texte veuillez noter que lorsque seul le CE est cité dans le texte, l'organe de concertation compétent dans les services publics est également concerné.
- 2 Le champ d'application de cette législation est fédéral, à ne pas confondre avec l'obligation de réalisation d'un plan de transport pour les établissements de la Région de Bruxelles-Capitale occupant au moins 200 travailleurs.

Les différences régionales subsistent: les principaux utilisateurs du train sont ceux qui travaillent à Bruxelles, suivis par ceux qui travaillent en Wallonie et ceux qui travaillent en Flandre. La part du vélo est beaucoup plus grande en Flandre (10%) qu'en Wallonie (1,2%) ou à Bruxelles (1,1%). A Bruxelles, 14% des travailleurs utilisent le réseau urbain pour se rendre au travail.

Signalons, pour être complet, que 2,1% des travailleurs se rendent à pied à leur travail principalement en Wallonie et à Bruxelles.

## Les initiatives des entreprises

C'est sans doute ici que l'enquête nous apporte les informations les plus nouvelles mais également les meilleures pistes d'action pour assurer des trajets domicile-lieu de travail plus durables.

### Les mesures en faveur du vélo

Parmi les établissements concernés, 36,2% d'entre eux indiquent qu'ils ont prévu une indemnité complémentaire pour ceux qui se déplacent à vélo (sans différence régionale significative). 32,9% signalent qu'ils disposent de garages à vélos couverts.

24,5% des établissements disposent de douches facilement accessibles pour les cyclistes. C'est le cas de 14,4% en Wallonie, 27,8% dans la Région de Bruxelles-Capitale et 28% des établissements en Flandre.

Une proportion semblable (23,7%) disposent de vestiaires pour les cyclistes. C'est le cas de 16,1% des établissements en Wallonie, 27,1% en Région de Bruxelles-Capitale et 28% en Flandre.

Les effets de telles mesures ne doivent pas être sous-estimés puisque les résultats de l'enquête montrent que là où des mesures en faveur du vélo sont prises l'usage de ce dernier augmente sensiblement.

### Le covoiturage

Nettement moins encouragé, le covoiturage ne fait l'objet de mesures que dans à peine 5,8%



des entreprises, ces mesures se résumant dans la majorité des cas à être affilié à une banque de données (taxistop). Seules 2,1% des entreprises disposent de places réservées aux covoitureurs et 1,9% des établissements garantissent le trajet du retour.

Et pourtant, toutes les enquêtes sur le covoiturage montrent que cette garantie est un facteur décisif dans la décision de covoiturer... Une occasion à ne pas rater dans les discussions au CE!

## Les transports publics

64% des entreprises indiquent qu'elles ne prennent aucune mesure pour encourager l'utilisation des transports publics. Dans 20% des établissements les utilisateurs des transports publics reçoivent une indemnité complémentaire, dans 9% seulement une information relative aux transports publics est donnée aux travailleurs. 6,1% des établissements concernés encouragent les déplacements professionnels en transport public.

## Le transport collectif organisé

Quasi inexistant en Wallonie ou à Bruxelles il atteint à peine les 1,2% en Flandre et ce principalement grâce aux entreprises d'assemblage automobile (Volvo Gent, Ford Gent,..). Le transport collectif est une espèce en voie de disparition et pourtant les frais qui y sont relatifs sont déductibles à 120% par l'employeur.

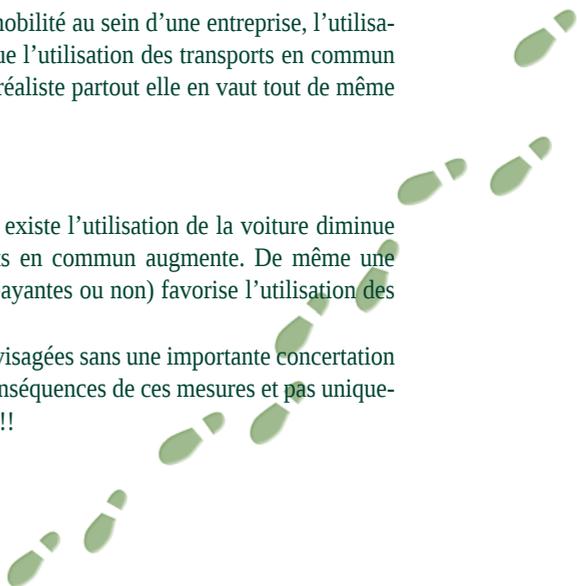
## Un coordinateur mobilité

Lorsqu'il y a un responsable de la mobilité au sein d'une entreprise, l'utilisation de la voiture diminue, tandis que l'utilisation des transports en commun augmente. Si cette option n'est pas réaliste partout elle en vaut tout de même la chandelle.

## Des mesures organisationnelles

Lorsque la possibilité du télétravail existe l'utilisation de la voiture diminue alors que l'utilisation des transports en commun augmente. De même une diminution des places de parking (payantes ou non) favorise l'utilisation des transports en commun.

De telles options ne peuvent être envisagées sans une importante concertation sociale qui étudie l'ensemble des conséquences de ces mesures et pas uniquement celles ayant trait à la mobilité!!!



## La concertation en entreprise

La loi sur le diagnostic vise ouvertement<sup>1</sup> l'implication des délégués des travailleurs et la mise en œuvre d'un processus de concertation sur la mobilité au sein des établissements.

C'est pourquoi il y est précisé que l'employeur doit consulter les organes de concertation compétents avant que le diagnostic ne soit envoyé au SPF.

Pour le premier diagnostic fédéral, 8.611 entreprises ont transmis les données portant sur plus d'un million de travailleurs. En principe donc les délégués syndicaux de ces 8.611 entreprises ont eu l'occasion d'examiner la problématique des déplacements entre le domicile et le lieu de travail...

En principe...

L'évaluation récente de cette disposition<sup>2</sup> rend compte de la faiblesse du processus d'information et de consultation des délégués syndicaux sur le diagnostic. Dans le meilleur des cas le diagnostic et ses résultats ont donné lieu à des procédures strictement formelles de concertation.

## Qu'en pense la CSC?

Outre des propositions d'amélioration du questionnaire et de son usage, la CSC épingle les conclusions suivantes à propos des résultats du premier diagnostic:

- il y a une augmentation généralisée de la demande de mobilité, de sorte que la récente croissance des navetteurs en train est largement compensée par la croissance du trafic automobile;
- les déplacements domicile-travail ne représentent qu'une partie de l'ensemble des déplacements, mais ils restent la composante structurante de la chaîne de déplacements des travailleurs;
- le rapport n'insiste pas assez sur la loi de la stabilité du budget-temps de transport: au cours du siècle dernier, le budget-temps pour les déplacements domicile-travail reste plus ou moins constant. Par contre, les distances parcourues sont plus grandes et le recours à l'automobile s'est accru. Les problèmes de congestion actuels sont en partie 'contournés' par les travailleurs automobilistes, qui partent plus tôt (décalage de la journée de travail);

1 Extrait du manuel explicatif du Service public fédéral Mobilité et transports: «Ce dernier (l'organe de concertation) est un lieu propice pour entamer une discussion, émettre des suggestions et prendre des décisions en matière de mobilité au sein de l'entreprise qui, à terme, pourront avoir une incidence sur la vie des travailleurs»

2 Institut supérieur du travail (UCL) et HIVA pour le compte du SPF Mobilité, septembre 2007

- des écarts significatifs de comportement de mobilité sont clairement mis en évidence entre les entreprises du secteur privé et le secteur public (recours plus fréquent aux transports en commun, meilleure accessibilité);
- les facteurs encourageant le recours à la voiture sont clairement déterminés:
  1. mise à disposition d'une voiture de société;
  2. mise à disposition d'un parking de l'entreprise;
  3. incitation financière pour les déplacements domicile-travail en voiture;
  4. déplacements professionnels pendant la journée (ex. délégués commerciaux);
- le potentiel de transfert de la voiture vers un autre mode de transport est important! Près d'un navetteur sur deux, confronté quotidiennement aux embouteillages pour entrer à Bruxelles, n'exclut pas d'abandonner l'auto pour le transport public.

## 4 TIRER LES LEÇONS DE L'ÉVALUATION

La CSC mise beaucoup sur ce diagnostic fédéral pour faire naître des propositions concrètes d'amélioration au sein des entreprises.

Voici quelques pistes pour tirer dès aujourd'hui meilleur parti de cette obligation fédérale et viser à terme l'élaboration d'un plan de transport d'entreprise:

### Se réapproprier les résultats du premier diagnostic

Selon l'étude menée en 2007 (voir chapitre précédent) peu de délégations syndicales se sont penchées sur les informations liées au diagnostic, et ce malgré l'obligation de consultation.



Votre employeur peut vous fournir deux documents utiles:

- le questionnaire complété en 2006;
- la fiche comparative entre les résultats de son établissement et les résultats agrégés pour sa commune, sa province et sa région. Votre employeur a, en principe, reçu cette fiche venant du SPF Mobilité dès lors qu'il a participé à l'enquête en 2006.

Le CE peut:

- demander une présentation de ces résultats au CE;
- demander la mise en place d'un groupe de travail qui formule des propositions de prise en compte de ces résultats.



## Affiner le questionnaire à l'occasion du deuxième diagnostic

À l'analyse du diagnostic de notre entreprise il n'est pas toujours possible de distinguer des priorités d'action. Il se peut que des situations spécifiques (implantation, horaires,...) ne soient pas prises en compte dans le questionnaire rendant ainsi les résultats moins pertinents.

Le CE peut:

- proposer des questions complémentaires (voir un exemple dans l'encadré);
- évaluer les modifications intervenues dans l'intervalle des deux diagnostics : en terme d'accessibilité (un nouvel arrêt bus, une piste cyclable, accroissement des embouteillages, nouvelle signalisation...);
- en terme de mobilité (plus de déplacements en voiture, augmentation du covoiturage,...);
- en terme de mesures prises par l'entreprise: nouvelle gestion des parkings, réalisation d'une fiche d'accessibilité, horaires de travail adaptés au transport en commun,...

Une question pour tester les possibilités de combinaison des transports:

Si vous utilisez principalement la voiture pour venir au travail, quelle serait pour vous la meilleure combinaison qu'il vous serait possible d'adopter?

- Combinaison voiture/covoiturage?
- Combinaison voiture/modes doux (vélo, piéton)?
- Combinaison voiture/transport en commun?

A quelle condition seriez-vous prêt à adopter l'une ou l'autre de ces combinaisons?

## Établir un calendrier de consultation<sup>1</sup>

La mise en route des CE renouvelés en mai 2008 ne doit pas occulter les délais de consultation prévus par cette obligation fédérale.

Les données récoltées pour ce deuxième diagnostic doivent être transmises au SPF Mobilité et transports au plus tard le **15 janvier 2009**<sup>2</sup>. Tenant compte que la législation prévoit que le CE dispose de deux mois pour remettre son avis, l'employeur doit soumettre le diagnostic aux délégués des travailleurs à la **mi-novembre 2008** au plus tard.

Les délais imposés par la loi:

- 30 juin 2008: date de référence pour la récolte des données: c'est sur base de la situation à cette date que le questionnaire doit être complété.
- 15 novembre 2008: date ultime pour soumettre le diagnostic au CE.
- 15 janvier 2009: date ultime à laquelle l'employeur doit envoyer ses données au SPF Mobilité et transports.

## 5 DES MESURES PEU COÛTEUSES

Au travers de ses différentes publications, la CSC, et en particulier la cellule mobilité de la FEC, a régulièrement proposé des outils de sensibilisation et des pistes d'action concrètes<sup>3</sup>.

En quelques lignes nous souhaitons attirer votre attention sur quelques-unes d'entre elles qui ont le mérite d'être peu ou pas coûteuses tout en apportant un coup de pouce à des changements de comportement. Il est bien entendu que ces mesures ne sont pas du seul ressort du CE, le CPPT et la délégation syndicale ont aussi

1 Pour un plan d'action syndical plus précis se référer aux pages 7 et suivantes de la brochure «*Le diagnostic des déplacements domicile-lieu de travail nous sommes tous concernés*» Cellule mobilité de la FEC- septembre 2005  
2 Pour plus d'informations ou pour des questions pratiques, de fond et techniques, vous pouvez toujours vous adresser à la direction Mobilité:

Gilles Labeeuw  
tel.: 02.277.38.97  
fax: 02.277.40.16

[gilles.labeeuw@mobilit.fgov.be](mailto:gilles.labeeuw@mobilit.fgov.be)

Bart Thys  
tel.: 02.277.39.50  
fax:02.277.40.16  
[bart.thys@mobilit.fgov.be](mailto:bart.thys@mobilit.fgov.be)

3 Voir l'onglet publications sur [csc-en-ligne.be](http://csc-en-ligne.be)



un rôle à jouer pour construire ensemble une politique cohérente au sein de l'entreprise.

## Désignation d'un coordinateur mobilité

Les statistiques issues du premier diagnostic fédéral le montrent: quand l'employeur a désigné un responsable mobilité, l'utilisation de la voiture diminue d'environ 70.1% à 67.7%, tandis que l'utilisation du train augmente de 9.3% à 12.9% et l'utilisation du tram/bus/métro passe de 5.8% à 6.8%.

## Réalisation d'une fiche d'accessibilité

Il s'agit d'un document recto/verso qui situe une entreprise/un établissement sur une carte, et qui indique tous les renseignements nécessaires pour rejoindre ce lieu par les différents moyens de transport disponibles (train, tram, bus, métro, taxi, vélo, stations de carsharing, marche, navettes, ...)

Réaliser une fiche d'accessibilité ne demande pas de compétence particulière juste un peu de temps! En Wallonie, un service d'aide efficace est proposé par le Ministère de l'équipement et des transports<sup>1</sup> et un guide méthodologique est également disponible, l'un et l'autre étant gratuits.

Le service proposé sur la Région de Bruxelles-Capitale est plus complet en terme de réalisation mais également payant. Une importante réduction est accordée au demandeur lorsque la fiche est réalisée dans le cadre d'un plan de déplacement d'entreprise.

## Des mesures de sensibilisation

Informez sur le coût du déplacement et /ou sur l'impact CO<sub>2</sub>, aidez dans la recherche d'itinéraire, lancez un concours ou un défi par exemple pendant la semaine de la mobilité, consultez les travailleurs et travailleuses sur leurs souhaits, encouragez ceux et celles qui font le pas vers des déplacements plus durables, autant de petits ruisseaux qui bien entretenus font de belles rivières...

Chez Dexia Banque les parkings sont fermés les vendredis pendant la belle saison pour encourager les employés à participer au Friday bike\*.

\* [www.fridaybikeday.be](http://www.fridaybikeday.be)

1 Service Fiches d'Accessibilité multimodale  
Ministère wallon de l'Équipement et des Transports  
Direction générale des Transports - D.311  
Centre administratif du M.E.T. Boulevard du Nord, 8 - 5000 Namur – Belgique  
Tél.: +32-(0)81-77.31.22 - Fax : +32-(0)81-77.38.22 • Email : [fam-mobilite@met.wallonie.be](mailto:fam-mobilite@met.wallonie.be)

## Des mesures organisationnelles

Faciliter la pratique du covoiturage ou l'usage des transports en commun en adaptant les horaires de travail et en tenant compte du lieu d'habitation des travailleurs et travailleuses.

Permettre l'accès au sein de l'entreprise à une banque de données covoiturage, garantir le retour en cas d'urgence. Mise à disposition de vélos de services pour les petits déplacements en journée. Afficher les horaires des navettes ou des transports publics qui desservent l'établissement.

Des parkings réservés aux personnes qui pratiquent le covoiturage<sup>1</sup>, des parkings couverts et sécurisés et l'accès à des douches pour les cyclistes, ...

## Des mesures financières

Les incitatifs financiers tiennent une place importante parmi les mesures qui influencent nos modes de déplacement et ils ne sont pas nécessairement coûteux pour l'employeur comme en témoignent ces deux exemples:

- garantir aux cyclistes le remboursement des km parcourus en vélo sur le chemin du travail. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1998, l'indemnité versée par un employeur à son travailleur dans le cadre de déplacements domicile-travail effectués à vélo est exemptée d'impôt à concurrence d'un maximum de 0,15 euros par km parcouru. Bien sûr, cette mesure n'a d'effet que si l'employeur décide d'instaurer une indemnité vélo pour ses travailleurs cyclistes. Mais dans ce cas, le cadeau est fort intéressant puisqu'il est net d'impôts et de cotisations sociales.
- encourager le remboursement complet des frais de déplacements domicile-travail en train via la convention «Tiers payant» de la SNCB<sup>2</sup>. Il s'agit d'un système volontaire par lequel les employeurs qui prennent en charge au moins 80% de l'abonnement train peuvent conclure une convention avec la SNCB pour la prise en charge des 20% restant (accord entre le gouvernement fédéral et la SNCB).

1 [www.carpoolplaza.be](http://www.carpoolplaza.be); site très complet sur le covoiturage et banque de données

2 Plus d'infos sur [www.b-rail.be](http://www.b-rail.be)

# CONCLUSION

**A** la CSC nous sommes d'avis qu'il y a urgence à s'interroger sur nos choix en matière de mobilité. Face aux défis actuels et futurs il est de ressort de chacun de choisir les modes de transport les plus appropriés pour assurer une mobilité durable.



Au même titre que les constructeurs automobiles, les citoyens ou encore les responsables politiques européens ou nationaux, les entreprises ont les moyens et le devoir de faire des avancées en matière de déplacements durables.

Mais devant cet important défi ce sont les solutions et les alternatives négociées qui auront toujours notre préférence. C'est pourquoi nous comptons sur la mobilisation de tous nos militants pour développer et organiser une action syndicale réfléchie et concertée qui débouche sur des trajets domicile-lieu de travail plus sûrs, plus sains mais aussi plus durables.

## Adresses complémentaires

- **[www.mobilit.fgov.be](http://www.mobilit.fgov.be)**: site du Service public fédéral Mobilité et transports.
- **[www.mobilite.wallonie.be](http://www.mobilite.wallonie.be)**: le portail wallon de la mobilité.
- **[www.bruxelles.irisnet.be](http://www.bruxelles.irisnet.be)**: la mobilité à Bruxelles.
- **[www.infotec.be](http://www.infotec.be)**: pour calculer un itinéraire partout en Belgique de votre lieu de départ à votre lieu d'arrivée en utilisant les réseaux des TEC, de la STIB, De Lijn et de la SNCB.
- **[www.uwe.be/mobilite-transport-logistique](http://www.uwe.be/mobilite-transport-logistique)**: La cellule mobilité de l'Union wallonne des entreprises.
- **[www.cepag.be](http://www.cepag.be)**: La cellule mobilité de la FGTB.



RÉGION WALLONNE

Avec le soutien de la Région wallonne

Téléchargeable gratuitement sur [www.csc-en-ligne.be](http://www.csc-en-ligne.be)

Juillet 2008

Dépôt légal : D\2008\5991\30

Illustrations : Jean-Claude Salemi  
Graphisme: Marie-Hélène Toussaint  
Imprimer sur papier recyclé sans chlore





Une publication de la FEC, Formation Éducation Culture  
Chaussée de Haecht, 579-1030 Bruxelles  
02 246 32 54  
Cellule mobilité de la FEC  
[mobilite@acv-csc.be](mailto:mobilite@acv-csc.be)  
[www.csc-en-ligne.be](http://www.csc-en-ligne.be)