



AVIS

CCE 2019-1150

L'édition 2020 du diagnostic fédéral sur les déplacements
domicile-travail

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



Avis en vue de l'édition 2020 du diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail

**Bruxelles
28-05-2019**

Saisine

Dans sa lettre du 9 octobre 2018, le ministre de la Mobilité François Bellot a demandé l'avis du Conseil central de l'économie et du Conseil national du travail (ci-après dénommés les Conseils) sur des adaptations éventuelles au questionnaire 2017 en vue de l'édition 2020 du diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail que le SPF Mobilité et Transports propose sur base de son expérience accumulée pendant la collecte de données en 2017 et des discussions menées avec toutes les parties concernées.

La sous-commission mixte « Enquête fédérale », qui est chargée de ce dossier au sein des Conseils, s'est penchée sur ces propositions lors de ses réunions du 27 novembre 2018 et du 12 février, 1er avril et 10 mai 2019. Elle a pu compter à cet égard sur l'aide avisée de représentants du SPF Mobilité et Transports.

Sur la base de ces discussions, la sous-commission mixte « Enquête fédérale » a rédigé l'avis ci-dessous, qui a été approuvé le 28 mai 2019 par l'assemblée plénière mixte des Conseils. Le présent avis est constitué de trois parties. Dans la première partie, les Conseils se prononcent sur les adaptations au questionnaire 2017 proposées par le SPF Mobilité et Transports en vue de l'édition 2020 du diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail. Dans la deuxième partie, les Conseils émettent un point de vue sur les projets du SPF Mobilité et Transports concernant les rapports de mobilité personnalisés établis pour les employeurs qui remplissent le questionnaire du diagnostic fédéral. Dans la troisième partie, les Conseils présentent brièvement leur programme de travail en vue des prochaines éditions du diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail.

Avis

1 Les propositions du SPF Mobilité et Transports en vue d'adapter le questionnaire 2017

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

Les Conseils prennent acte de la proposition du SPF Mobilité et Transports de simplifier la partie 1 du questionnaire 2017 relative au nombre de travailleurs et/ou de modifier la présentation du tableau reprenant le nombre de travailleurs.

Ils rappellent qu'ils ont trouvé un accord, dans leur avis unanime du 21 mars 2017, sur les modalités actuellement applicables à la première partie du questionnaire. Ils demandent 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.

1.2 Partie 2 : Organisation du temps de travail

Les Conseils marquent leur accord sur la proposition du SPF Mobilité et Transports de n'apporter aucune modification au contenu de la partie 2 du questionnaire, qui concerne l'organisation du temps de travail. Ils demandent que la partie 2 du questionnaire 2017 soit reprise telle quelle dans le questionnaire 2020.

Les Conseils ne peuvent cependant pas marquer leur accord sur la suggestion du SPF de déplacer la partie 2 du questionnaire relative à l'organisation du temps de travail dans la partie 5 « Politique de mobilité de l'employeur » du questionnaire, laquelle contient des questions sur le télétravail.

1.3 Partie 3 : Mode de déplacement des travailleurs

1.3.1 Le mode de déplacement principal

Depuis les deux dernières éditions du diagnostic fédéral (éditions 2014 et 2017), la répartition modale selon le sexe est facultative dans le tableau 3.1 « Mode de déplacement principal des travailleurs pour les déplacements domicile-travail ». Néanmoins, des données par sexe sont recueillies dans 30 % des unités d'établissement participant à l'enquête. Ces données ont révélé des différences entre les modes de déplacement des hommes et des femmes. La loi sur le « gender mainstreaming » du 12 janvier 2007 dispose en outre que les statistiques des services publics fédéraux doivent être ventilées par sexe et que des indicateurs de genre doivent être établis si c'est pertinent. En vue de l'édition 2020 du diagnostic fédéral, le SPF Mobilité et Transports a obtenu l'avis de l'Institut pour l'égalité des femmes et des hommes (IEFH) sur l'application de cette obligation légale. Dans son avis n°2018 A/014, l'IEFH demande que les données collectées dans le cadre du diagnostic fédéral et transmises au SPF Mobilité et Transports soient systématiquement ventilées par sexe.

Le SPF Mobilité et Transports souhaite également savoir ce que les Conseils pensent de l'application de cette obligation légale dans le cadre du diagnostic fédéral.

Concernant le mode de déplacement principal des travailleurs pour leurs déplacements domicile-travail,

- les représentants des organisations de travailleurs constatent que dans les conclusions de son avis 2018 A/014, à la demande du SPF Mobilité et Transports, l'Institut pour l'égalité des femmes et des hommes appelle les partenaires sociaux, au vu de l'article 4 de la loi du 12 janvier 2007, à franchir un pas supplémentaire en rendant systématique la ventilation par sexe des données transmises dans le cadre de l'enquête domicile travail.

Ils proposent également de limiter l'édition 2020 du diagnostic fédéral aux mêmes modalités qu'en 2017, c'est-à-dire de laisser facultative, pour la dernière fois, la ventilation du mode de déplacement principal en fonction du sexe dans le tableau 3.1.

- les représentants des organisations d'employeurs estiment que l'obligation de ventiler les données par sexe ne s'applique pas au diagnostic fédéral, car le diagnostic fédéral ne s'apparente pas à une statistique produite ou collectée par l'Etat mais à une obligation administrative à charge des entreprises comme l'a également mentionné le Conseil supérieur de Statistique dans son avis du 10 décembre 2010. De plus, la ventilation par sexe ne doit être effectuée par le ministre que dans le cas où cela est pertinent.

Or, dans le cadre des politiques d'amélioration de la mobilité au sein des entreprises, cette ventilation ne semble pas pertinente ; la mobilité se doit d'être plus fluide et sécurisée pour tout un chacun, peu importe son sexe. La charge administrative supplémentaire que cela implique n'est donc pas justifiée. Enfin, ils soulignent que la Région bruxelloise semble partager ce point de vue puisqu'elle n'a pas estimé opportun de rendre obligatoire cette information dans l'enquête bruxelloise. Ils proposent par conséquent de maintenir les modalités de 2017 et de laisser la ventilation par sexe facultative.

Les Conseils demandent néanmoins de prévoir dès maintenant la ventilation par sexe (M/F/X) dans l'outil informatique dont il est question plus loin dans l'avis.

En outre, les Conseils se félicitent qu'il ait été donné suite à leur demande de reprendre la ventilation facultative du mode de déplacement principal selon le sexe dans le formulaire PDE 2017, qui a été complété par les entreprises qui doivent établir un plan de déplacement d'entreprise.

1.3.2 Le mode de déplacement d'approche et final

Les Conseils prennent acte du fait que, du point de vue du SPF Mobilité et Transports, les questions relatives au mode d'approche et final n'ont une valeur ajoutée statistique que si le mode d'approche ou final peut être lié au mode de déplacement principal. Mais le problème qui se pose dans de nombreux cas, selon le SPF Mobilité et Transports, est que les employeurs ne disposent pas de cette information dans leur base de données RH.

Le SPF Mobilité et Transports propose d'obliger également les entreprises à indiquer le mode de déplacement d'approche et final éventuel. Ceci implique dans la pratique, selon le SPF Mobilité et Transports, que les employeurs devraient interroger leurs travailleurs à ce sujet via l'outil informatique gratuit (qui n'était utilisé en 2017 que par 10% des entreprises).

Les Conseils soulignent l'importance du transport multimodal pour réaliser les objectifs d'une politique de mobilité durable.

- Vu l'importance du transport multimodal pour réaliser les objectifs d'une politique de mobilité durable, les représentants des organisations de travailleurs rappellent la position constructive et judicieuse adoptée par les Conseils dans leur avis unanime du 21 mars 2017. Les Conseils y proposent de rendre le point 3.3 « Mode(s) de déplacement d'approche et final éventuel(s) » obligatoire pour au moins 40% des travailleurs (comme c'est le cas pour le point 3.2), pour autant que le SPF Mobilité et Transports mette gratuitement à disposition des entreprises, pour l'édition 2020, l'outil informatique qui permet d'interroger les travailleurs sur les points 3.2. et 3.3. Les représentants des organisations de travailleurs constatent également avec satisfaction que le SPF Mobilité et Transports a clairement indiqué qu'il avait cette intention et que la condition prévue dans l'avis du 21 mars 2017 sera donc remplie. Ils demandent que la version bêta de l'outil informatique étendu leur soit présentée dès qu'elle sera prête.
- Les représentants des organisations d'employeurs ne souhaitent pas alourdir davantage le diagnostic fédéral qui, de l'aveu même du SPF Mobilité et Transports, est un instrument déjà très complexe. La collecte de données supplémentaires rendrait l'exercice encore plus fastidieux et complexe, d'autant que ces données ne sont pas disponibles chez l'employeur. En outre, il n'est pas démontré que les données recueillies concernant le trajet final et d'approche pourront être utilisées utilement. Ils estiment dès lors que la charge administrative et financière liée au développement de l'outil puis au remplissage par les entreprises n'est pas justifiée, cela d'autant moins que l'outil est appelé à évoluer en vue du diagnostic 2023 (il s'agirait donc d'un « one shot »). Ils s'opposent donc à rendre obligatoire la partie 3.3. du diagnostic. Ils rappellent par ailleurs que seules 10% des entreprises ont utilisé l'outil mis à leur disposition par le SPF Mobilité et Transports. Ils estiment dès lors que le pas est trop

grand (90% d'entreprises encore à convaincre) pour rendre l'utilisation de cet outil obligatoire, bien qu'ils en recommandent l'usage. Enfin, ils estiment que la problématique est mal posée et ne s'inscrit pas dans l'objectif de multimodalité auquel ils aspirent (par hypothèse, les travailleurs sont amenés à changer de moyen de transport de jour en jour en fonction de leurs besoins spécifiques et évolutifs).

1.3.3 L'utilisation de l'outil informatique pour interroger les travailleurs

Le SPF Mobilité et Transports met à la disposition des employeurs un outil informatique qui leur permet d'interroger leurs travailleurs sur certaines questions du questionnaire. Bien qu'il semble simple, à première vue, d'interroger les travailleurs à l'aide de cet outil informatique, seuls 10 % des employeurs ont recours à cet outil dans la pratique. Il pourrait être utile, selon le SPF Mobilité et Transports, d'obliger les employeurs à utiliser cet outil informatique.

Les Conseils ne sont pas favorables à l'utilisation obligatoire de l'outil informatique dans le cadre du diagnostic 2020.

- Les représentants des organisations de travailleurs considèrent cette édition comme une étape intermédiaire vers son utilisation obligatoire proposée par le SPF.
- Les représentants des organisations d'employeurs soulignent qu'avec un taux d'utilisation de 10% lors de la dernière édition, il ne saurait être question de rendre l'outil obligatoire. Ils estiment toutefois que l'utilisation de cet outil doit être encouragée autant que possible.

Les Conseils appellent dès lors le SPF Mobilité et Transports à promouvoir l'utilisation de l'outil, par exemple dans le cadre de sa communication sur le diagnostic fédéral via l'e-box ou via des séances d'information et dans la rubrique FAQ Diagnostic de son site internet. Ils s'engagent à fournir également des efforts de promotion via leurs propres canaux.

Les Conseils rappellent qu'ils sont favorables à une poursuite du développement de cet outil, car celui-ci permet d'alléger la charge de travail des entreprises participant à l'enquête et d'améliorer la qualité des données collectées.

Les Conseils réitèrent en outre leur demande que les organes de concertation au sein de l'entreprise soient informés sur l'outil informatique (en ce compris les modifications qui y sont apportées) et sur l'usage auquel il est destiné.

Les Conseils demandent au ministre de la Mobilité de prévoir les moyens nécessaires pour poursuivre le développement de l'outil dans les plus brefs délais.

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

Afin de mieux cerner les problèmes de mobilité auxquels les travailleurs sont confrontés lors de leurs déplacements domicile-travail, le SPF Mobilité et Transports a proposé en 2017 d'ajouter davantage de questions subjectives au questionnaire. Cette proposition implique selon le SPF que les employeurs soient obligés d'utiliser l'outil informatique qui est mis gratuitement à leur disposition pour interroger leurs travailleurs.

Comme dans leur avis unanime du 21 mars 2017, les Conseils font remarquer que les questions subjectives sont pertinentes puisqu'elles permettent de connaître la perception que les travailleurs ont des problèmes de mobilité auxquels ils sont confrontés.

Les Conseils constatent qu'aucune suite n'a encore été donnée, dans l'édition 2017 du diagnostic fédéral, à leur double demande adressée dans l'avis précité, à savoir :

- d'établir une distinction entre, d'une part, les questions objectives qui peuvent être remplies par l'employeur et, d'autre part, les questions subjectives où la réponse de chaque travailleur importe ;
- d'intégrer également les questions subjectives dans l'outil informatique du SPF Mobilité et Transports, afin qu'elles puissent 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.

Les Conseils prennent acte du fait que cette double demande est restée sans suite parce qu'elle soulève des questions qui sont ouvertes à la discussion et pour lesquelles le SPF Mobilité et Transports n'a pas encore de réponse aujourd'hui, par exemple : Comment calculer la moyenne ? À qui demander l'avis pour déterminer si un problème (par exemple, une infrastructure cyclable insuffisante à proximité de l'unité d'établissement) est un obstacle à l'utilisation du vélo ? Uniquement aux cyclistes, uniquement aux utilisateurs d'autres modes, ou à tous les travailleurs ?

Les Conseils renvoient aux questions subjectives, qui devraient selon eux être posées directement aux travailleurs et qui sont reprises à l'annexe 1.

Les Conseils rappellent à l'annexe 2 les questions objectives qui devraient selon eux toujours être remplies par les employeurs.

Les Conseils souhaitent que les questions subjectives soient intégrées à l'outil informatique du SPF d'ici l'édition 2020 du diagnostic fédéral. Ils souhaitent également que le SPF Mobilité et Transports propose des réponses aux questions soulevées par la double demande susmentionnée.

1.5 Partie 5 : Politique de mobilité de l'employeur

Les Conseils constatent que le SPF Mobilité et Transports va mettre à jour la liste des mesures prises par les employeurs, en particulier la partie relative à l'allocation de mobilité (également appelée « cash for car ») et au budget mobilité. Les Conseils exposent ci-après la manière la plus appropriée selon eux d'effectuer cette mise à jour.

Les Conseils demandent d'ajouter « budget mobilité » à la liste des « avantages complémentaires pour dissuader les détenteurs d'un véhicule de société d'utiliser ce véhicule pour les déplacements domicile-lieu de travail » dans la rubrique « Voiture » de la partie 5 du questionnaire.

La liste des « avantages complémentaires pour dissuader les détenteurs d'un véhicule de société d'utiliser ce véhicule pour les déplacements domicile-lieu de travail » comprend entre autres la « possibilité offerte au travailleur de renoncer à son véhicule de société contre un équivalent en termes de salaire brut ». Les Conseils demandent que cet « avantage complémentaire » soit remplacé par « allocation de mobilité » (également appelée « cash for car »).

Les Conseils constatent qu'il n'a pas été donné suite à leur demande adressée dans leur avis unanime du 21 mars 2017 de reprendre deux questions facultatives dans la rubrique « Voiture » de la partie 5 du questionnaire, à savoir :

- une question facultative sur le nombre de kilomètres parcourus en moyenne avec un véhicule de société ;
- une question facultative sur le taux d'émission de CO2 émis en moyenne par un véhicule de société.

2 Les rapports de mobilité personnalisés

Les Conseils constatent que, selon le SPF Mobilité et Transports, il n'a pas été possible pour des raisons techniques (notamment des problèmes de présentation graphique de l'origine des travailleurs), d'envoyer un rapport de mobilité intermédiaire sur mesure aux employeurs immédiatement après le remplissage du questionnaire 2017. Les employeurs qui ont rempli le questionnaire 2017 auraient reçu un rapport de mobilité définitif sur mesure en janvier 2019.

Les Conseils se réjouissent que le SPF Mobilité et Transports ait l'intention d'envoyer aux entreprises participantes un rapport de mobilité sur mesure intermédiaire et définitif dans le cadre de l'édition 2020 du diagnostic fédéral. Le rapport intermédiaire contient non seulement des informations statistiques (sur le profil de l'entreprise, l'évolution des mesures en faveur de la mobilité en vigueur dans l'entreprise etc.), mais aussi des informations pratiques (les mesures conseillées en matière de mobilité avec en premier lieu les « quick wins » pour chacune des mesures, les possibilités fiscales, les liens utiles etc.). Le rapport définitif serait plus complet que le rapport intermédiaire en ce sens qu'il comprendrait une analyse comparative (benchmarking) avec d'autres unités d'établissement. À cet égard, les Conseils rappellent qu'il est important de tenir compte du fait que, dans le cadre de cette comparaison, les unités d'établissement ne sont pas d'office comparables. Selon eux, cette comparaison doit prendre en compte des facteurs extérieurs sur lesquels les unités d'établissement n'ont pas d'influence (p.ex. le trafic dangereux, un coût de stationnement élevé et la congestion routière à proximité de l'unité d'établissement). Il convient également à leurs yeux de choisir les critères de comparaison avec toute la diligence requise, de sorte que l'on puisse toujours établir une comparaison entre un nombre minimum d'entreprises.

Les Conseils rappellent qu'il peut être demandé au SPF Mobilité et Transports, au moyen d'une demande motivée ayant pour but la gestion de la mobilité, d'élaborer des rapports de mobilité sur mesure¹. À cet égard, les Conseils pensent par exemple qu'il peut être utile d'établir des rapports de mobilité par zoning d'entreprises² ou par groupement de communes (p.ex. par « verwoerregio » flamande).

Les Conseils souhaitent que le SPF Mobilité et Transports prenne contact de sa propre initiative avec les opérateurs de transports publics et les autorités fédérales et régionales pour les informer de la possibilité qui leur est offerte de demander des rapports de mobilité personnalisés.

¹ En exécution de l'article 3 de 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.

² Par zoning d'entreprises parce que les entreprises implantées dans un zoning ont des problèmes de mobilité similaires.

Retravailler les textes descriptifs des mesures énoncées dans les rapports de mobilité

Les Conseils réitèrent leur point de vue selon lequel les rapports de mobilité personnalisés peuvent accroître la valeur ajoutée du diagnostic fédéral. Ils rappellent également qu'ils considèrent que ces rapports peuvent constituer une bonne base pour lancer et enrichir le débat sur la mobilité dans les entreprises et les institutions publiques, et qu'ils peuvent être des instruments efficaces pour répondre au besoin de feedback des entreprises concernées.

Ce dernier point s'applique à condition que les rapports présentent des garanties de qualité suffisantes et que l'on manipule avec prudence les paramètres de l'outil de génération de ces rapports.

En vue de l'édition 2020 du diagnostic fédéral, les Conseils s'engagent à retravailler dans un avis les textes descriptifs des mesures figurant dans les rapports de mobilité personnalisés.

3 Programme de travail pour les prochaines éditions du diagnostic fédéral

Les Conseils demandent à recevoir une nouvelle demande d'avis dès qu'un projet de questionnaire 2020 sera disponible.

Dans l'attente de cette demande d'avis, ils se pencheront sur les textes descriptifs des mesures recommandées dans les rapports de mobilité personnalisés.

En outre, les Conseils prévoient en vue de l'édition 2023 du diagnostic fédéral une révision du contenu du questionnaire et de l'outil informatique du SPF Mobilité et Transports.

4 Considération finale

Les Conseils demandent au ministre de la Mobilité de dégager les moyens nécessaires d'ici l'édition 2020 du diagnostic fédéral pour que, dans l'outil informatique, les travailleurs puissent indiquer leur sexe (M/F/X) et être interrogés sur le point 3.2 relatif au mode de déplacement principal, le point 3.3 concernant le(s) mode(s) de déplacement d'approche et final éventuel(s) et les questions subjectives de la partie 4 du questionnaire.

Enfin, les Conseils demandent que la version bêta de l'outil informatique étendu leur soit présentée dans les plus brefs délais, si possible en même temps que le projet de questionnaire 2020. Ils recommandent en outre de prévoir une phase de test avant que l'outil informatique étendu ne soit mis à la disposition des entreprises et institutions publiques. Des mesures pourraient ainsi être prises, le cas échéant, pour s'assurer que l'outil informatique fonctionne de façon optimale dans la pratique avant le 30 juin 2020.

Annexe 1 : Questions subjectives pour lesquelles la réponse de chaque travailleur importe

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						
Les horaires des transports en commun ne sont pas adaptés aux horaires de travail						
Il y a des problèmes de retard dans les transports en commun						
Les temps de déplacement en transports 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 place 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 accessible, 5 = très facilement accessible)</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 à vélo						
Accessibilité de l'unité d'établissement à pied						

Annexe 2 : Questions objectives qui peuvent être complétées par l'employeur

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 mis à la disposition des travailleurs	
Véломoteurs et motos : emplacements spécifiques de stationnement mis à disposition	

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 déplacement domicile-travail est trop compliquée						
La législation sur le remboursement des frais de déplacement domicile-travail est trop rigide						