



AVIS

CCE 2021-1340

**L'édition 2021 du diagnostic fédéral sur
les déplacements domicile-travail**

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



Avis
**« L'édition 2021 du diagnostic fédéral sur les déplacements
domicile-travail »**

Bruxelles
11-05-2021

Saisine

En exécution de l'AR du 26 juin 2020¹, Madame Valérie Verzele, directrice générale de la DG Politique de mobilité durable et ferroviaire du SPF Mobilité et Transports, a transmis au Conseil central de l'économie et au Conseil national du Travail (ci-après : les Conseils), par lettre du 9 mars 2021, une demande d'avis concernant le projet de questionnaire pour l'édition 2021 du diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail (voir annexe 1). En raison de la crise sanitaire, l'édition 2020 a été reportée d'un an, et la récolte des données aura donc lieu du 30 juin 2021 au 31 janvier 2022.

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 ses réunions du 1er avril et du 7 mai 2021. Sur la base des discussions intervenues, elle a rédigé l'avis ci-dessous, qui a été approuvé le 11 mai 2021 lors de la séance plénière commune des Conseils.

Dans le présent avis, les Conseils formulent leurs remarques concernant le projet de questionnaire pour l'édition 2021 du diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail. L'avis a pour but de faire en sorte que les résultats de l'enquête 2021 contribuent autant que possible à la réalisation des deux objectifs poursuivis par le diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail. D'une part, l'enquête doit stimuler la concertation sociale en matière de mobilité au sein des entreprises et des institutions publiques. D'autre part, elle doit fournir des indicateurs et des statistiques pour soutenir la politique de mobilité à différents niveaux.

Avis

1. Communication vers les entreprises et les institutions publiques qui remplissent le diagnostic

Les Conseils marquent leur accord avec la proposition du SPF Mobilité et Transports de publier l'enquête en juin sur son site internet, comme à l'accoutumée, et – en fonction de la situation sanitaire à ce moment-là – de recommander dans sa communication aux entreprises et institutions publiques qui participent au diagnostic de ne remplir le questionnaire qu'à l'automne 2021. En effet, on peut espérer que la situation sera revenue à la normale à l'automne 2021. Les résultats qui seraient obtenus si l'on demandait aux entreprises de répondre à l'enquête aujourd'hui (c'est-à-dire en pleine crise sanitaire, alors que de nombreuses mesures de confinement sont encore en vigueur) ne seraient pas significatifs, car ils ne permettraient pas de vérifier si les changements éventuellement mesurés sont dus à une modification du comportement de mobilité depuis la dernière enquête ou sont simplement le reflet de la crise. Si certains secteurs sont encore à l'arrêt ou dans un scénario « anormal » à l'automne 2021, cela aura un impact sur la collecte des données et les flux de trafic mesurés. Pour cette raison et dans un souci de pertinence des données, les Conseils demandent d'avoir un dialogue avec le SPF « Mobilité et Transports » en septembre 2021 afin de discuter de la communication vis-à-vis des entreprises ainsi que des modalités de mise en œuvre de l'enquête en fonction de la situation du moment.

¹ AR du 26 juin 2020 modifiant l'AR 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

Les Conseils approuvent également la proposition du SPF de n'organiser qu'à l'automne 2021 les séances d'information destinées aux entreprises et institutions publiques participant au diagnostic.

2. Remarques concernant le projet de questionnaire

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

Les Conseils demandent que les adaptations suivantes soient apportées dans l'encadré comportant des renseignements complémentaires.

- Étant donné le risque de confusion entre la définition actuelle de A et le tableau 3.1 de la partie 3 du questionnaire, la définition de A pourrait être reformulée comme suit : « les travailleurs occupés **au 30 juin 2021** sous les liens d'un contrat (de travail ou d'apprentissage) ou d'un statut, et qui se rendent à l'unité d'établissement au moins deux jours par semaine (même s'ils font des déplacements professionnels à partir de l'unité d'établissement), dans des circonstances normales (hors crise sanitaire), même s'ils **travaillaient** à domicile en raison de la crise sanitaire. »
- Le projet de questionnaire ne permet pas de savoir clairement si la catégorie B' englobe également les travailleurs qui ne se rendent pas à l'unité d'établissement au moins deux jours par semaine. Les Conseils demandent par conséquent que cette précision soit apportée dans l'encadré comportant des renseignements complémentaires.
- Dans la définition de C, « les externes que l'employeur souhaite comptabiliser dans l'enquête » doit être remplacé par « les externes que l'employeur comptabilise dans l'enquête ».
- La dernière phrase de la définition de C, à savoir « L'enquête est obligatoire si le nombre est supérieur ou égal à 30. », doit être supprimée afin d'éviter toute confusion avec la phrase « Le diagnostic ne doit être réalisé que si le nombre A + B est au moins égal à 30. » figurant dans l'encadré à remplir juste en dessous.

Les Conseils demandent d'inclure, dans les données complétées automatiquement du point 1 "Identification de l'unité d'établissement et classification globale des travailleurs", en plus des numéros des principales commissions paritaires des ouvriers et des employés, le nombre d'ouvriers, d'employés et d'autres personnes (travailleurs sans le statut d'ouvrier ou d'employé, par exemple des fonctionnaires) dans ces commissions paritaires.

Commission paritaire Employés : Ouvriers :

devient donc :

Commission paritaire ouvriers : Nombre d'ouvriers : Autres :

Commission paritaire employés : Nombre d'employés : Autres :

Commission paritaire mixte : Nombre d'ouvriers :Nombre d'employés : Autres :

Partie 2 : Organisation du temps de travail

Les Conseils demandent que, dans la note de bas de page 6 « Un jour de télétravail est un jour où le travailleur effectue des tâches professionnelles habituellement effectuées sur son lieu de travail, sans se rendre sur son lieu de travail habituel (en évitant donc un trajet) », le texte entre parenthèses soit supprimé. Le travailleur peut en effet travailler dans un bureau satellite ou un espace de coworking et le trajet est alors raccourci, mais pas évité.

Dans le tableau relatif aux horaires des travailleurs, une distinction est faite dans l'option « Horaire fixe » entre « En heures de pointe (6h30 à 10h et 15h à 19h) » et « Hors heures de pointe ». Les Conseils se demandent lequel des deux choix de réponse doit être coché pour les travailleurs ayant un horaire fixe dont seule l'heure de début ou l'heure de fin tombe dans les heures de pointe. Ils pensent, par exemple, aux travailleurs qui travaillent à temps partiel ou qui ont des horaires coupés.

Partie 3 : Mode de déplacement des travailleurs

Les Conseils font remarquer que la définition du mode de déplacement principal des travailleurs pour les déplacements domicile-travail au tableau 3-1, à savoir « le mode de déplacement avec lequel est parcourue la plus grande distance entre le domicile et le lieu de travail, la plus grande partie de l'année », crée une confusion en raison de la crise sanitaire. En effet, de nombreux travailleurs ont télétravaillé (par obligation) pendant plusieurs mois en 2021. Les Conseils demandent par conséquent qu'il soit précisé que l'enquête évalue les déplacements domicile-travail au moment où l'enquête est remplie et ils proposent pour l'édition 2021 du diagnostic fédéral la définition suivante du mode de déplacement principal entre le domicile et le lieu de travail : « le mode de déplacement le plus fréquemment choisi pour parcourir la plus grande distance entre le domicile et le lieu de travail ».

Les Conseils demandent également qu'au tableau 3.1, « Pas de mode de déplacement en raison de la crise sanitaire (maximum un déplacement par semaine vers l'unité, car ils travaillent à domicile au lieu de se rendre à l'unité) » soit remplacé par « Pas de mode de déplacement en raison de la crise sanitaire ».

Pour la même raison, ils demandent qu'au tableau 3.2, « Max. un déplacement vers l'unité » soit remplacé par « Pas de mode de déplacement en raison de la crise sanitaire ».

Les Conseils rappellent leur position selon laquelle il est important que le mode de déplacement principal des travailleurs puisse être lié à leurs éventuels modes de déplacement d'approche et final. Ceci permet en effet d'améliorer la qualité des statistiques collectées. Ils réitèrent dès lors la demande formulée dans leur avis sur le projet de questionnaire pour l'édition 2020, à savoir d'insérer quatre nouveaux tableaux dans la partie 3.3 concernant le(s) mode(s) de déplacement d'approche et final éventuel(s). Chacun de ces quatre tableaux correspondrait à un mode de transport principal, à savoir la voiture, le train, un autre transport en commun que le train (métro, tram, bus), et le transport collectif organisé par l'employeur. Les Conseils notent avec satisfaction que le SPF Mobilité et Transports a prévu la possibilité de lier le trajet principal aux trajets d'approche et final dans l'outil informatique qu'il met gratuitement à disposition des entreprises et institutions publiques qui participent au diagnostic afin d'interroger leurs travailleurs, mais ils demandent que ces tableaux, dont le remplissage reste facultatif, soient également repris dans le questionnaire proprement dit. Les Conseils souhaiteraient que le SPF Mobilité et Transports vienne leur présenter la version bêta de l'outil adapté avant la fin mai 2021.

Les Conseils notent que les options « Voiture, camionnette ou camion, seul ou avec des membres de la famille » et « Voiture, camionnette ou camion, avec d'autres travailleurs (travaillant dans la même unité d'établissement ou ailleurs) » du tableau 3.1 excluent la situation dans laquelle des personnes qui ne sont pas des membres de la famille ou des collègues (par exemple, des voisins) font du covoiturage.

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

Les Conseils demandent qu'il soit fait mention dans la partie 4 du questionnaire, comme c'est le cas dans la partie 3, de l'outil gratuit qui est mis à disposition par le SPF Mobilité et Transports et qui peut faciliter l'enquête menée auprès du personnel.

En ce qui concerne les emplacements de stationnement, les Conseils souhaiteraient que l'option « trottinettes, monowheels ou hoverboards : infrastructures telles que des casiers/consignes pour des trottinettes, monowheels ou hoverboards » soit ajoutée.

Toujours au sujet des emplacements de stationnement, les Conseils proposent de faire une distinction entre la mise à disposition gratuite et la mise à disposition payante de places de stationnement pour les voitures. En effet, l'enquête BELDAM montre que le caractère payant ou non d'une place de parking joue un rôle important dans la part modale de la voiture. Selon cette enquête, la part de la voiture était 20 % plus élevée si le stationnement était gratuit par rapport à un stationnement payant.

S'agissant du problème « Il n'y a pas assez d'emplacements sécurisés pour stationner les vélos », les Conseils demandent qu'une distinction soit faite entre « Il n'y a pas assez d'emplacements **sécurisés** pour stationner les vélos sur le lieu de travail » et « Il n'y a pas assez d'emplacements sécurisés pour stationner les vélos dans le domaine public, p.ex. aux arrêts de transport en commun et aux gares ferroviaires ».

Les Conseils notent que l'énoncé du problème « La desserte des transports en commun est insuffisante » n'est pas suffisamment précis. S'agit-il de la desserte de l'unité d'établissement ou de la desserte à proximité du domicile du travailleur ? Un établissement peut être très bien desservi par les transports en commun (par exemple lorsqu'il est situé dans un centre-ville), mais la majorité des travailleurs peut provenir d'une zone rurale mal desservie par les transports publics.

Ils proposent de modifier l'énoncé du problème « Il y a des problèmes de retard dans les transports en commun » en « Il y a des problèmes de fiabilité de l'offre de transports en commun ». En effet, à leurs yeux, un travailleur subira davantage de désagréments si son bus est à l'heure un jour, à cinq minutes de retard le lendemain, et 15 minutes de retard un autre jour, que si son bus a systématiquement (chaque jour) cinq minutes de retard sur l'horaire prévu.

Les Conseils proposent de reformuler les problèmes énoncés dans l'encadré « Accessibilité ». Les options de réponse vont de « pas du tout accessible » à « très facilement accessible », de sorte qu'une formulation neutre du problème telle que « L'accessibilité de l'unité d'établissement en voiture/en transports en commun/à vélo/à pied » est suffisante.

Partie 5 : Politique de mobilité de l'employeur

Dans les mesures relatives à la voiture, le questionnaire interroge sur le nombre total de véhicules de société et sur le nombre de véhicules électriques (non hybrides) dans ce total. Les Conseils souhaiteraient qu'une question porte également sur le nombre de véhicules de société plug-in hybrides dans le nombre total de véhicules de société.

En outre, les Conseils demandent qu'une distinction soit faite, dans la rubrique « Avantages complémentaires pour les détenteurs d'un véhicule de société », entre une carte carburant avec limitations et une carte carburant sans limitations.

Les Conseils estiment également que les deux options suivantes devraient être insérées dans la liste des mesures relatives à la voiture : « Stations de recharge pour véhicules électriques sur le lieu de travail » et « Stations de recharge pour véhicules électriques au domicile du travailleur ».

Par ailleurs, les Conseils font remarquer que dans la rubrique « Alternatives aux véhicules de société », il est encore fait référence à « l'allocation de mobilité (cash for car) tel que prévu dans la loi du 30 mars 2018 ». Cette mesure ayant été annulée par la Cour constitutionnelle et n'existant donc plus, les Conseils demandent que cette case soit supprimée du questionnaire.

Enfin, les Conseils demandent de supprimer la note de bas de page 10 car son contenu recoupe l'explication des options de réponse donnée dans l'encadré situé au-dessus, laquelle est suffisamment claire. Ils demandent également que, dans les tableaux qui figurent sous le point 5 « Politique de mobilité de l'employeur », le mot « plan » soit remplacé par le mot « planifié ».

Annexe 1 : Projet de questionnaire pour l'édition 2021 du diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail

Diagnostic des déplacements domicile-travail 2021

Le diagnostic fédéral est une obligation pour tous les employeurs en Belgique qui occupent en moyenne plus de 100 travailleurs¹.

Un formulaire doit être rempli séparément pour chaque unité d'établissement où travailleraient dans des circonstances normales (hors crise sanitaire) au moins 30 personnes.

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

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

Envoyé après avis (cocher uniquement l'organe adéquat) : <input type="checkbox"/> du conseil d'entreprise <input type="checkbox"/> du comité de concertation <input type="checkbox"/> de la représentation syndicale ² <input type="checkbox"/> ou communication aux travailleurs ³	N° d'unité d'établissement (BCE) 2. ____ . ____ . ____
donné le <input type="text"/>	Numéro d'entreprise (BCE)
repris dans le document de référence <input type="text"/>	0 ____ . ____ . ____

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 ⁴	Employés :	Ouvriers :
Comité de concertation (uniquement secteur public) ³		

¹ Cette moyenne est calculée selon les modalités fixées par le Roi pour le calcul du nombre de travailleurs occupés habituellement en moyenne en vue de l'institution ou du renouvellement des conseils d'entreprise et des comités pour la prévention et la protection au travail lors des élections sociales. La période de référence pour ce calcul sont les quatre trimestres se terminant à la date du 30 juin 2021. Pour les services publics et les entreprises publiques autonomes, est pris en compte le nombre de membres du personnel statutaire et contractuel (sous contrat de travail depuis au moins un an) qui sont en service au 30 juin 2021.

² 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)

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

⁴ indiquer chaque fois uniquement la commission ou le comité principal

Renseignements complémentaires pour le tableau ci-dessous

A = les travailleurs sous les liens d'un contrat (de travail ou d'apprentissage) ou d'un statut, et qui se rendent à l'unité d'établissement au moins deux jours par semaine (même s'ils font des déplacements professionnels à partir de l'unité d'établissement), dans des circonstances normales (hors crise sanitaire), même si actuellement, ils travaillent à domicile en raison de la crise sanitaire.

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 deux jours par semaine dans des circonstances normales (hors crise sanitaire) sont à prendre en compte.

B' = nombre de travailleurs externes que l'employeur (celui qui remplit l'enquête) ne prend pas 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).

C = nombre exact de travailleurs comptabilisés dans l'enquête 2021 = les travailleurs internes qui se rendent à l'unité d'établissement au moins deux jours par semaine dans des circonstances normales (hors crise sanitaire) + les externes que l'employeur souhaite comptabiliser dans l'enquête. Ce nombre est donc égal à $A + B - B'$. L'enquête est obligatoire s'il est supérieur ou égal à 30.

	Nombre total de travailleurs qui se rendent à l'unité d'établissement au moins deux jours par semaine en temps normal (hors crise sanitaire)
Travailleurs internes	<input type="text"/> (A)
Travailleurs externes (sous contrat avec un autre employeur)	<input type="text"/> (B), dont <input type="text"/> (B') ne sont pas pris en compte dans l'enquête. ⁵
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.	
Nombre de travailleurs de l'unité à prendre en compte dans l'enquête	$C = A + B - B'$
Toutes les questions suivantes se rapportent <u>aux travailleurs compris dans C</u>	

*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

⁵ 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.

2. Organisation du temps de travail

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

<i>Télétravail (travail à domicile, dans les bureaux satellites ou dans un espace de coworking)</i>	
<i>Indiquez le nombre de travailleurs de l'unité par nombre de jours de télétravail qu'ils effectuent en moyenne par semaine.⁶</i>	
	<i>Nombre de travailleurs</i>
Pas de télétravail	
Télétravail moins d'1 jour / sem. (au moins 5 fois par an)	
Télétravail 1 jour / sem.	
Télétravail 2 jours / sem.	
Télétravail 3 jours / sem.	
Télétravail 4 jours / sem.	
Télétravail 5+ jours / sem.	
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:	

⁶ Un jour de télétravail est un jour où le travailleur effectue des tâches professionnelles habituellement effectuées sur son lieu de travail, sans se rendre sur son lieu de travail habituel (en évitant donc un trajet).

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. Cette enquête peut être réalisée à l'aide de l'outil gratuit du SPF Mobilité.

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, en trottinette (électrique ou non), monowheel, hoverboard, etc.			
Pas de mode de déplacement en raison de la crise sanitaire (maximum un déplacement par semaine vers l'unité, car ils travaillent à domicile au lieu de se rendre à l'unité)			
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 ⁷ , seul ou avec famille	Voiture ⁸ , avec d'autres travailleurs	Train	Bus, tram ou métro De Lijn	Bus, tram ou métro TEC	Bus, tram ou métro STIB	Transport collectif ⁹ par l'employeur	Vélo ou vélo élec.	Cyclo- moteur ou moto	À pied, en trottinette, mono- wheel, hover- board, etc.	Max. un déplaceme nt vers l'unité
TOTAL											

⁷ Voiture, camionnette ou camion

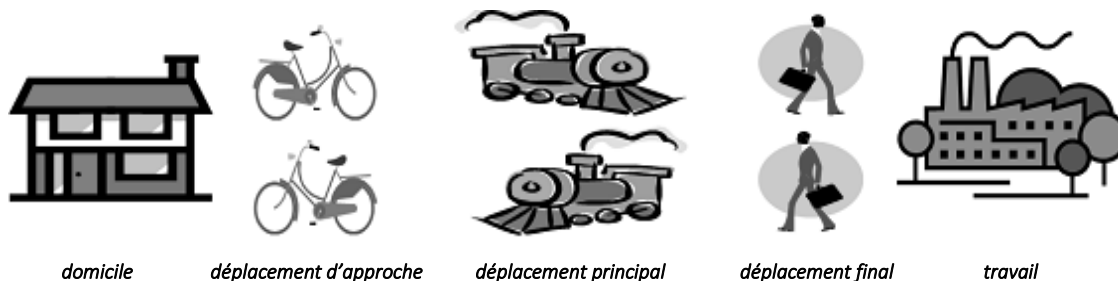
⁸ Voiture, camionnette ou camion

⁹ 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



	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 (minibus, bus, autocar) organisé par l'employeur		
Vélo ou vélo électrique		
Cyclomoteur ou moto		
À pied, en trottinette (électrique ou non), monowheel, hoverboard, etc.		
Pas de déplacement d'approche ou de déplacement final (par ex. si déplacement principal en voiture de porte à porte)		
TOTAL		

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 ¹⁰	
<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"/>	Parking vélos sécurisé
<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 ¹¹).				
	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="text"/>
STIB	<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="text"/>
TEC	<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
<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

¹⁰ Plan = Planifiée, à cocher si la mesure n'est pas prise mais est planifiée au sein de l'unité dans le futur.

¹¹ [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 ¹² sur le nombre total de salariés C (à l'exception des véhicules de service ¹³)			= <input type="text"/> total véhicules de société = <input type="text"/> dont véhicule électrique (non-hybride)
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.)
Alternatives aux véhicules 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 ¹⁴
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Budget mobilité tel que prévu dans la loi du 17 mars 2019 ¹⁵
<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

¹² 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.

¹³ Une voiture de service est une voiture que l'employeur met à la disposition de son personnel pour des déplacements exclusivement professionnels.

¹⁴ Loi du 30 mars 2018 concernant l'instauration d'une allocation de mobilité

¹⁵ Loi du 17 mars 2019 concernant l'instauration d'un budget mobilité