

CCE 2023-2175

20 sept.
2023

AVIS

Les déplacements domicile-travail à vélo : aspects liés à la sécurité et au bien-être



Blijde Inkomstlaan 17-21 1040 Brussel
Avenue de la Joyeuse Entrée 17-21 1040 Bruxelles
T 02 233 88 11
E mail@ccecrb.fgov.be
www.ccecrb.fgov.be

Saisine

Le 9 février 2023, Monsieur Pierre-Yves Dermagne, vice-Premier ministre et ministre de l'Économie et du Travail, a adressé une demande d'avis au Conseil central de l'Économie et au Conseil national du Travail concernant l'action « Veiller au vélo sur le lieu de travail : sécurité et bien-être » du Plan BeCyclist, le plan d'action fédéral pour la promotion du vélo.

Dans cette demande d'avis, il sollicite plus spécifiquement l'avis des Conseils sur le cadre réglementaire et la concertation sociale au sein des entreprises concernant les déplacements domicile-travail effectués à vélo (plus précisément sur les aspects relatifs au bien-être et à la sécurité au travail) ainsi que sur des éventuelles améliorations.

Le 20 juin 2023, un représentant de la cellule stratégique du Ministre est venu expliquer la demande d'avis à la sous-commission mixte « Vélo », qui est chargée de ce dossier au sein des Conseils.

Sur la base de ces explications et de l'échange de vues qui a eu lieu le 20 juin 2023 au sein de la sous-commission mixte « Vélo », le présent avis a été élaboré, puis a été approuvé lors de la séance plénière mixte des Conseils du 20 septembre 2023.

Avis

1 Remarques préalables

Les Conseils soulignent qu'il existe déjà au sein des entreprises des organes (voir point 2) et des instruments (voir point 3) dédiés à la concertation sur des questions liées aux déplacements domicile-travail (à vélo). Il existe également deux types de mesures de promotion du vélo : des mesures que les employeurs sont tenus de prendre en vertu de la réglementation et de la législation (voir point 4) et des mesures découlant de la concertation sociale au niveau de l'entreprise, du (sous-)secteur ou au niveau intersectoriel (voir point 4).

Les Conseils attirent l'attention sur le fait qu'en l'absence d'infrastructures de qualité (bien entretenues) et sûres pour les cyclistes (pistes cyclables et cyclostrades, parkings pour vélos et vélos partagés dans les gares) entre le domicile et le lieu de travail des travailleurs, les mesures favorisant l'usage du vélo au niveau de l'entreprise risquent de passer à côté de leur objectif. Ils recommandent dès lors plusieurs mesures (voir point 5) pour améliorer l'infrastructure destinée aux cyclistes dans l'espace public.

2 Laisser les organes de concertation au sein des entreprises jouer leur rôle

Les Conseils attirent l'attention sur le fait que la législation et la réglementation ont prévu au sein des entreprises des organes de concertation où les questions relatives aux déplacements domicile-travail (à vélo) des travailleurs (y compris les aspects liés à la sécurité et au bien-être) peuvent être inscrites à l'ordre du jour et abordées.

Ils soulignent qu'il est important que ces organes puissent continuer à jouer pleinement leur rôle, étant donné qu'ils ont une connaissance de terrain étendue des problèmes des navetteurs à vélo, ainsi que des besoins/attentes des navetteurs à vélo (potentiels).

Voici un résumé du rôle de ces organes de concertation.

2.1 Rôle du conseil d'entreprise

Le conseil d'entreprise a entre autres pour mission¹ de gérer toutes les œuvres sociales instituées par l'entreprise pour le bien-être du personnel, à moins que celles-ci soient laissées à la gestion autonome des travailleurs. Quelques exemples d'œuvres sociales : les douches ou les vestiaires que les navetteurs à vélo peuvent utiliser.

Le conseil d'entreprise doit² également donner un avis relatif au diagnostic fédéral triennal sur les déplacements domicile-travail dans les deux mois de sa réception, avant sa communication au SPF Mobilité et Transports.

En l'absence de conseil d'entreprise, une procédure en cascade est prévue. Celle-ci peut être décrite comme suit : à défaut d'un conseil d'entreprise, l'avis de la délégation syndicale est recueilli et transmis au SPF Mobilité et Transports. S'il n'existe ni conseil d'entreprise, ni délégation syndicale, les travailleurs sont directement informés du diagnostic fédéral, sans qu'ils ne doivent remettre d'avis.

2.2 Rôle du Comité pour la prévention et la protection au travail

Le Comité pour la prévention et la protection au travail (CPPT) a notamment pour mission³ d'émettre des avis et de formuler des propositions sur la politique du bien-être des travailleurs lors de l'exécution de leur travail, sur le plan global de prévention et le plan annuel d'action établis par l'employeur, leurs modifications, leur exécution et leurs résultats. En l'absence d'un CPPT, une procédure en cascade est prévue⁴. Celle-ci peut être décrite comme suit : la délégation syndicale est chargée d'exercer les missions du CPPT lorsqu'un CPPT n'est pas institué dans l'entreprise.

¹ Art. 15, h de la loi du 20 septembre 1948 portant organisation de l'économie

² Art. 15, l), 1° et 3° de la loi du 20 septembre 1948 portant organisation de l'économie (telle que modifiée par la loi-programme du 8 avril 2003)

³ Code du bien-être au travail, livre II, titre 7, chapitre 2, Art. II 7-2

⁴ Art. 52 de la loi du 4 août 1996 relative au bien-être des travailleurs

2.3 Rôle de la délégation syndicale

En vertu de la CCT n°5 du 24 mai 1971⁵, la délégation syndicale a plusieurs compétences, dont « les négociations en vue de la conclusion de conventions ou accords collectifs au sein de l'entreprise, sans préjudice des conventions collectives ou accords conclus à d'autres niveaux ». Dans la pratique, il existe de nombreuses CCT d'entreprise qui prévoient des avantages (p. ex. : une indemnité vélo) pour les navetteurs à vélo.

2.4 Participation directe des travailleurs

Dans les entreprises où il n'existe ni un Comité pour la prévention et la protection au travail, ni une délégation syndicale, les travailleurs mêmes participent directement⁶ au traitement des questions relatives au bien-être des travailleurs lors de l'exécution de leur travail. Le Roi fixe les modalités de cette participation par arrêté délibéré en Conseil des ministres⁷.

3 Utiliser les instruments de concertation en matière de mobilité

Les Conseils soulignent que différents niveaux de pouvoir ont créé des instruments reposant sur une base juridique, grâce auxquels une concertation peut avoir lieu au sein des entreprises à propos de questions de mobilité.

Quand cela est possible et pertinent, ils recommandent d'utiliser ces instruments.

3.1 Le diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail

Le diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail, instauré par la loi-programme du 8 avril 2003, est un questionnaire sur les déplacements domicile-travail des travailleurs que les entreprises et services publics occupant en moyenne plus de 100 travailleurs doivent compléter tous les trois ans pour chacune de leurs unités d'établissement comptant minimum 30 travailleurs et qu'ils doivent introduire auprès du SPF Mobilité et Transports, après avoir recueilli l'avis du conseil d'entreprise⁸.

⁵ CCT relative au statut de la délégation syndicale du personnel des entreprises

⁶ Art. 53 de la loi du 4 août 1996 relative au bien-être des travailleurs lors de l'exécution de leur travail.

⁷ Art. 53 de la loi du 4 août 1996 relative au bien-être des travailleurs.

⁸ En l'absence de conseil d'entreprise, l'avis de la délégation syndicale doit être recueilli. S'il n'existe ni conseil d'entreprise, ni délégation syndicale, l'avis des travailleurs mêmes doit être demandé.

3.2 Les plans de déplacements d'entreprise

L'établissement d'un plan de déplacements d'entreprise est imposé depuis 2004⁹ pour toutes les entreprises occupant plus de 200 travailleurs sur un même site de la Région de Bruxelles-Capitale. En 2011, ce seuil (200 travailleurs) a été abaissé¹⁰ à 100 travailleurs par site. Un plan de déplacements d'entreprise comporte deux parties : un diagnostic de la mobilité et un plan d'actions visant à améliorer la situation de la mobilité.

3.3 Les mobiscans

Les mobiscans¹¹ sont effectués par les Provinciale Mobiliteitspunten flamands (centres d'information provinciaux en matière de mobilité au service des entreprises). Ils s'inscrivent dans le cadre de leurs tâches découlant de la charte provinciale en matière de mobilité¹². Un mobiscan analyse l'accessibilité d'une entreprise ou d'un zoning d'entreprises et cartographie les flux de mobilité des travailleurs. Sur la base de ces données, une liste de mesures possibles qu'une entreprise ou un zoning d'entreprises peut prendre pour encourager les formes durables de déplacements domicile-travail des travailleurs est établie. Le mobiscan est réalisé gratuitement à condition que l'entreprise ou le zoning d'entreprises réalise au moins l'une des mesures proposées¹³.

⁹ Ordonnance du 14 mai 2009 relative aux plans de déplacements, depuis remplacée par l'Ordonnance du 02 mai 2013 portant le Code Bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie.

¹⁰ Arrêté du 7 avril 2011 du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif aux plans de déplacements d'entreprises

¹¹ Sa base juridique se trouve à l'art. 51 de l'arrêté du Gouvernement flamand du 25 janvier 2013 fixant les modalités relatives au financement et à la collaboration en vue de la politique de mobilité.

¹² La charte de mobilité provinciale est une convention que la Région flamande conclut tous les six ans avec chaque province flamande.

¹³ Dans le cadre de leur charte de mobilité, les provinces flamandes peuvent choisir de proposer les mobiscans comme une forme de prestation de service aux entreprises. Ceci est souvent associé à un dossier pour le Pendelfonds, qui soutient les entreprises dans la mise en place de déplacements domicile-travail plus durables.

4 Prendre des mesures de promotion du vélo au niveau de l'entreprise

Les Conseils soulignent que le Code du bien-être au travail, la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail, la loi du 10 avril 1971 sur les accidents de travail et l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif aux plans de déplacements d'entreprises du 1^{er} juin 2017 comprennent des obligations à l'égard des employeurs en lien avec la sécurité et le bien-être des travailleurs qui utilisent le vélo pour leurs déplacements domicile-travail ou dans le cadre de l'exécution de leur travail.

La concertation sociale à différents niveaux a déjà donné lieu à de nombreuses mesures de promotion du vélo (dont par exemple une indemnité vélo et des écochèques).

Les tableaux ci-dessous montrent par exemple que les mesures en faveur de l'usage du vélo dominant à la fois le top 10 des mesures les plus mises en œuvre dans les entreprises occupant plus de 100 travailleurs implantées en Région de Bruxelles-Capitale et le top 10 des mesures qui ont connu la plus forte progression durant la période 2017-2021.

Tableau 1 : Top 10 des mesures les plus mises en œuvre

Indemnité vélo	92 %
Douches pour les cyclistes	88 %
Suppression distance minimale remboursement des transports en commun	86 %
Vestiaires pour les cyclistes	84%
Remboursement SNCB à 100 %	81 %
Plan d'accès multimodal	81 %
Bâtiments facilement accessibles pour les PMR	79 %
Action de sensibilisation annuelle	76 %
Remboursement STIB 100 %	76 %
Tiers payant SNCB	74 %

Source : Bruxelles Environnement (2023), Plans de déplacements d'entreprise : bilan 2021-2022, page 21

Tableau 2 : Top 10 des plus fortes évolutions 2017-2021

Combinaison d'une voiture de société et du remboursement des transports en commun	+13 %
Quai de livraison	+12 %
Vélos d'entreprise	+11 %
Information sur le PDE et la mobilité	+9 %
Remboursement STIB 100 %	+6 %
Indemnité vélo	+6 %
Parking payant travailleurs	+6 %
Vestiaires pour les cyclistes	+6 %
Formation sur l'usage du vélo	+6 %
Matériel vélo	+5 %
Remboursement parking gare	+5 %

Source : Bruxelles Environnement (2023), Plans de déplacements d'entreprise : bilan 2021-2022, page 21

5 Améliorer l'infrastructure pour les cyclistes dans l'espace public

Afin de favoriser davantage l'usage du vélo dans le cadre des déplacements domicile-travail, les Conseils formulent ci-dessous un certain nombre de recommandations pour améliorer l'infrastructure pour les cyclistes dans l'espace public.

5.1 Investir dans des pistes cyclables et des cyclostrades sûres et de qualité

Si le trajet depuis et vers les entreprises (zonings d'entreprises) est dangereux pour les cyclistes à cause de la mauvaise qualité des infrastructures cyclistes ou de l'absence de celles-ci, les travailleurs sont peu susceptibles d'envisager le vélo comme moyen de transport pour effectuer leurs déplacements domicile-travail.

Par conséquent, les Conseils soulignent la nécessité que les autorités publiques des différents niveaux de pouvoir investissent dans une infrastructure adaptée au vélo. Selon les Conseils, les projets d'investissement dans une infrastructure cycliste que les différentes entités ont soumis dans le cadre du Plan pour la reprise et la résilience sont un pas dans la bonne direction.

Les Conseils rappellent aussi l'appel que le Conseil central de l'Économie a lancé en 2018 aux autorités publiques des différents niveaux de pouvoir, en concertation avec les Conseils économiques et sociaux régionaux, afin d'harmoniser le plus possible les programmes d'investissements dans l'infrastructure liée à la mobilité (dont l'infrastructure cycliste). De cette manière, un réseau de pistes cyclables

interconnectées qui s'étend sur tout le territoire belge pourra en effet être mis en place¹⁴.

5.2 Investir dans des parkings à vélos sécurisés dans les gares

De nos jours, les navetteurs possèdent des vélos de plus en plus chers et sont réticents à l'idée de les laisser à la gare par peur de se les faire voler. Selon les Conseils, un investissement dans des parkings à vélo sécurisés peut supprimer ces craintes et encourager plus de travailleurs à venir à vélo à la gare et à poursuivre leur trajet domicile-travail en train.

Les Conseils préconisent également une politique tarifaire transparente et uniforme pour tous les parkings à vélos sécurisés et considèrent aussi qu'il est important que la SNCB continue à proposer également des parkings à vélos non sécurisés gratuits, afin qu'aucun frein financier ne soit créé pour les voyageurs qui souhaitent garer leur vélo à la gare¹⁵.

5.3 Élargir l'offre de vélos partagés dans les gares

Les vélos partagés peuvent constituer une bonne solution pour le trajet final entre la gare et le lieu de travail. Mais si les travailleurs n'ont pas la garantie de disposer d'un vélo partagé à la gare au moment où ils en ont besoin, ils n'envisageront pas le vélo partagé comme moyen de transport pour parcourir le dernier kilomètre.

Par conséquent, les Conseils demandent que la SNCB conclue des partenariats avec des entreprises de vélos partagés afin d'augmenter l'offre de vélos partagés dans les gares. S'il n'y a plus de place pour des emplacements de stationnement supplémentaires pour les vélos dans les parkings des gares SNCB, les Conseils estiment qu'il faudrait étudier la possibilité de créer des places de stationnement supplémentaires pour les vélos sur des terrains inutilisés de la SNCB ou d'Infrabel à proximité des gares.

¹⁴ Source : Avis CCE/CNT du 24/01/2023 « Promouvoir l'usage du vélo pour les déplacements domicile-travail » ([avis CCE 2023-0175](#) [Avis CNT n°2.343](#)), point 1

¹⁵ Source : Avis CCE/CNT du 29/06/2021 « Vers des nouveaux contrats de gestion pour la SNCB et Infrabel » ([Avis CCE 2021-2000](#), [Avis CNT n°2.222](#)), point 2.2. 3.