

CONSEIL NATIONAL
DU TRAVAIL

CONSEIL CENTRAL DE
L'ECONOMIE

AVIS N° 1.986

CCE 2016-1680 DEF
CCR 10

Séance commune des Conseils du 19 juillet 2016

Avis en prévision du diagnostic fédéral sur les déplacements domicile- travail 2017

X X X

2.773-1

Saisine

Dans sa lettre du 19 novembre 2015, Mme Jacqueline Galant, l'ancienne Ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges, a demandé l'avis du Conseil central de l'Economie et du Conseil national du travail (dénommé ci-après les Conseils) sur un document reprenant de possibles adaptations au prochain diagnostic sur les déplacements domicile-travail que le SPF « Mobilité et Transports » propose sur la base de son expérience accumulée pendant la collecte de données en 2014 et des discussions qu'il a mené avec toutes les parties prenantes. Avec les adaptations proposées qui nécessitent une modification du cadre réglementaire, le SPF « Mobilité et Transports » souhaite, d'une part, augmenter la valeur ajoutée de l'enquête et, d'autre part, limiter les charges administratives pour les entreprises et l'administration.

La sous-commission mixte chargée de ce dossier s'est réunie dans ce cadre le 24 septembre 2015 et le 26 février 2016. Elle a pu faire appel à l'aide avisée des représentants du SPF « Mobilité et Transports ».

Sur base de ces délibérations, cette sous-commission mixte a rédigé l'avis ci-dessous, qui a été approuvé le 19 juillet 2016 par l'assemblée plénière mixte des Conseils. Cet avis se compose de deux parties. Dans la première partie, les Conseils ont soulevé quelques points d'attention dont il faudrait tenir compte à leurs yeux dans la perspective du diagnostic fédéral 2017. Dans la deuxième partie, ils se prononcent sur certaines adaptations au diagnostic fédéral proposées par le SPF « Mobilité et Transports » qui ont des implications juridiques.

Avis

1 Points d'attention communs

Les Conseils soulignent qu'il est fondamental de continuer à tout mettre en œuvre pour atteindre les deux objectifs visés par le diagnostic fédéral qui ne peuvent, selon eux, en aucun cas être remis en cause. Il s'agit plus précisément des deux objectifs suivants : d'une part fournir des indicateurs et statistiques afin de soutenir la politique de mobilité à différents niveaux et d'autre part encourager le débat sur la mobilité au sein des entreprises et des institutions publiques via la concertation sociale.

En vue du diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail 2017, les Conseils insistent pour ne pas effectuer d'adaptation impliquant une modification de la loi-programme du 8 avril 2003.

Avant de procéder à une modification de cette loi-programme, il est en effet essentiel pour les Conseils d'examiner le diagnostic fédéral.

Dans ce contexte, il est à mentionner que les Conseils se sont engagés à examiner dès que possible le diagnostic fédéral. Cet examen a pour objectif de vérifier dans quelle mesure les objectifs du diagnostic sont atteints et de voir si les résultats de l'enquête sont exploités de manière optimale et par qui. Les Conseils ont en particulier convenu d'examiner les points suivants :

- les quick wins qui seront communiqués par le SPF « Mobilité et Transports » aux entreprises concernées suite aux résultats de l'enquête de 2014 ;

- l'utilisation faite par les différents niveaux de pouvoir et par les sociétés de transports publics des résultats du diagnostic ;
- les autres sources d'informations concernant les déplacements domicile-travail qui pourraient contribuer aux deux objectifs visés par le diagnostic.

Cet examen fera partie d'une approche plus large de la mobilité et tiendra compte des résultats des autres travaux en matière de mobilité au sein des Conseils. A cet effet, des auditions seront organisées avec entre autres des experts académiques et des sociétés de transports publics, les experts et interlocuteurs sociaux d'entreprise ainsi que les responsables politiques. Ceux-ci apporteront leur éclairage aux Conseils dans leurs travaux d'examen du diagnostic.

En outre, les Conseils constatent que les formulaires d'enquête sont actuellement envoyés à l'adresse email de l'entreprise, connue par l'ONSS et Smals, et que les résultats de l'enquête sont envoyés à l'adresse email de la personne de contact Mobilité, connue par le SPF « Mobilité et Transports ». Un envoi par la poste est aussi toujours effectué. Il existe alors le risque que cette personne ne soit entre-temps plus active au sein de l'entreprise et que les documents soient perdus ou n'arrivent pas chez la bonne personne.

Afin de remédier à ce problème, les Conseils appellent le SPF « Mobilité et Transports » à utiliser le plus possible l'e-box pour les communications relatives au diagnostic fédéral. L'e-box est une boîte de courrier électronique sécurisée qui permet aux institutions de la sécurité sociale de transmettre des documents et des communications aux entreprises. L'e-box présente plusieurs avantages : il est adapté à l'envoi d'informations personnalisées sur mesure ainsi que d'informations générales ; l'information est sécurisée ; les personnes de contact pour le diagnostic fédéral restent à jour, ce qui permet au SPF « Mobilité et Transports » de dépenser moins de temps et d'argent pour chercher les bonnes personnes de contact ; il évite les frais postaux pour l'envoi des formulaires d'enquête qui pourraient également être envoyés via l'e-box. Par ailleurs, l'e-box offre également la possibilité de connecter plusieurs personnes de contact au sein de l'entreprise et celles-ci, en fonction de leur spécialisation (par ex. expert en mobilité) reçoivent dans leur boîte email uniquement les informations qui les concernent.

2 Points d'attention communs concernant quelques propositions du SPF « Mobilité et Transports »

Malgré le fait que les Conseils plaident pour ne pas modifier la loi-programme du 8 avril 2003 en vue du diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail 2017, ils expriment ci-dessous leurs points de vue communs sur quelques adaptations au diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail proposées par le SPF « Mobilité et Transports » qui ont des implications juridiques.

2.1 Proposition relative au timing de l'enquête

Actuellement, la loi-programme du 8 avril 2003 décrit deux dates, à savoir le 30 juin et le 31 janvier. Le 30 juin est la date qui est prise comme base pour la situation des entreprises et des institutions publiques et à partir de laquelle les entreprises et les institutions publiques peuvent commencer à remplir l'enquête en ligne. Le 31 janvier est la date pour laquelle l'enquête doit être remplie et l'avis des organes de concertation¹ demandé. Selon le SPF « Mobilité et Transports », l'idéal serait d'inscrire également dans la loi une date limite (avant le 31 janvier) pour la collecte des données à l'instar de ce qui se passe en Région bruxelloise.

Les Conseils demandent de ne pas inscrire de nouvelle date dans la loi pour deux raisons. Premièrement, une évolution positive se dessine : le nombre d'entreprises/d'institutions publiques remplissant l'enquête à temps augmente. Deuxièmement, inscrire une date supplémentaire dans la loi reviendrait à insérer un contrôle supplémentaire, lequel sera difficile ou impossible à réaliser dans la pratique.

2.2 Proposition relative à l'obligation pour les écoles

Le SPF « Mobilité et Transports » estime que le diagnostic fédéral n'est pas adapté pour les écoles, car la mobilité dans les écoles concerne en grande partie les écoliers qui ne sont pas comptés dans le questionnaire. Pour un nombre élevé d'écoles, remplir le questionnaire est donc une charge administrative représentant peu de valeur ajoutée. Le SPF « Mobilité et Transports » propose soit de supprimer l'obligation du diagnostic fédéral pour les écoles, soit de limiter l'obligation aux écoles de plus de 100 travailleurs, ce qui supprime la charge de travail pour le grand nombre de petites écoles et réduit la charge pour les administrations (moins d'enquêtes papier à traiter).

Les Conseils souhaitent que les écoles soient toujours obligées de remplir le diagnostic fédéral. Ils soulignent que le raisonnement décrit ci-dessus du SPF « Mobilité et Transports » peut également s'appliquer à d'autres entreprises/institutions publiques qui sont actuellement obligées de remplir le diagnostic fédéral. Ce n'est donc pas un argument valable pour dispenser les écoles de leur obligation de remplir le diagnostic. Dans ce contexte, les Conseils pensent par exemple aux hôpitaux qui doivent remplir le diagnostic alors que les visiteurs/patients ne sont pas comptés dans le diagnostic.

¹ Dans les entreprises, cela concerne soit le conseil d'entreprise, soit la délégation syndicale en l'absence de conseil d'entreprise, soit les travailleurs à défaut de délégation syndicale. Dans les institutions publiques, cela concerne le comité de concertation (dans le cas des services pour lesquels la loi du 19 décembre 1974 organisant les relations entre les autorités publiques et les syndicats des agents relevant de ces autorités est d'application) et l'organe compétent pour la concertation syndicale (dans le cas des administrations, services et institutions pour lesquels la loi précitée n'est pas d'application).

2.3 Proposition relative à la répartition modale en fonction du code postal du domicile

Le SPF « Mobilité et Transports » considère comme un bon compromis la règle prévoyant que le tableau 3.2 du questionnaire soit rempli pour au moins 40 % des travailleurs pour chaque unité d'établissement (indépendamment du mode de déplacement) : la charge de travail reste limitée pour toutes les entreprises et la quantité d'informations reçues est importante (à la suite du diagnostic sur les déplacements domicile-travail 2014, des données ont été reçues pour 77 % du nombre total de travailleurs). Le seul problème de cette méthode reste, selon le SPF « Mobilité et Transports », l'incertitude quant à la représentativité des informations, mais il estime que les possibilités d'amélioration sont limitées : demander aux entreprises de compléter le tableau pour 100 % ou de garantir la représentativité des données lui semble trop complexe.

Les Conseils souhaitent que la règle qui est actuellement d'application et pour laquelle ils ont obtenu un accord lors des discussions préparatoires à leur avis unanime du 25 février 2014 soit maintenue.

3 Considération finale

Les Conseils espèrent qu'une suite sera donnée à l'ensemble des remarques qu'ils ont formulées unanimement dans le présent avis.

Ils demandent à recevoir une nouvelle demande d'avis portant sur le projet de formulaire d'enquête 2017, dès que celui-ci sera disponible.

Enfin, en attendant cette demande d'avis, les Conseils donnent déjà leur avis sur la demande de l'IBSR au SPF « Mobilité et Transports » d'ajouter à l'enquête une question sur le nombre d'accidents sur le trajet domicile-lieu de travail pour chaque mode de déplacement. A ce sujet, les Conseils soulignent que, dans le cadre des déclarations d'accident du travail, de très nombreuses informations sont fournies par les assureurs au Fonds des Accidents du Travail (FAT). Si, selon l'IBSR, des données supplémentaires sont nécessaires, les Conseils estiment que celles-ci ne doivent pas être demandées dans le cadre du diagnostic fédéral, mais par l'intermédiaire du comité technique de prévention du FAT.
