

# 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 travailleurs<sup>1</sup>.

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.

<b>Envoyé après avis (cocher uniquement l'organe adéquat) :</b> <input type="checkbox"/> du conseil d'entreprise <input type="checkbox"/> du comité de concertation <input type="checkbox"/> de la représentation syndicale <sup>2</sup> <input type="checkbox"/> ou communication aux travailleurs <sup>3</sup>	<b>N° d'unité d'établissement (BCE)</b> 2. ____ . ____ . ____
donné le <input type="text"/>	<b>Numéro d'entreprise (BCE)</b>
Référence interne de l'avis <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 <sup>4</sup>	Employés :	Ouvriers :
Comité de concertation (uniquement secteur public) <sup>4</sup>		

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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)

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

<sup>4</sup> indiquer chaque fois uniquement la commission ou le comité principal

### Renseignements complémentaires pour le tableau ci-dessous

A = 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 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.

**Si  $A + B \geq 30$ , le diagnostic fédéral est obligatoire.**

B' = nombre de travailleurs externes (de B) 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 et externes qui se rendent à l'unité d'établissement au moins deux jours par semaine dans des circonstances normales (hors crise sanitaire) moins les externes que l'employeur n'inclut pas dans l'enquête. Ce nombre est donc égal à  $A + B - B'$ .

	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. <sup>5</sup>
<b>Le diagnostic ne doit être réalisé que si le nombre <math>A + B</math> est au moins égal à 30. Si le nombre <math>A + B</math> est inférieur à 30, le diagnostic est facultatif.</b>	
Nombre de travailleurs de l'unité à prendre en compte dans l'enquête	$C = A + B - B'$
<b>Toutes les questions suivantes se rapportent <u>aux travailleurs compris dans C</u></b>	

*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

<sup>5</sup> 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

La situation à prendre en compte est celle du moment où l'enquête est remplie, idéalement quand la situation sanitaire n'impacte pas trop la mobilité.

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

<b>Télétravail (travail à domicile, dans les bureaux satellites ou dans un espace de coworking)</b>	
<i>Indiquez le nombre de travailleurs de l'unité par nombre de jours de télétravail qu'ils effectuent en moyenne par semaine.<sup>7</sup></i>	
	<b>Nombre de travailleurs</b>
Pas de télétravail	
Télétravail moins d'1 jour / semaine (au moins 5 fois par an)	
Télétravail 1 jour / semaine	
Télétravail 2 jours / semaine	
Télétravail 3 jours / semaine	
Télétravail 4 jours / semaine	
Télétravail 5+ jours / semaine	
<b>TOTAL = (C)</b>	
<b>Si oui, quels types de télétravail sont proposés?</b> <input type="checkbox"/> Travail à domicile <input type="checkbox"/> Travail dans des bureaux satellites <input type="checkbox"/> Espace de coworking <input type="checkbox"/> Autre :	

<sup>6</sup> Par "en heures de pointe", on entend : si le travailleur arrive à l'unité d'établissement entre 6h30 et 10h et quitte son travail entre 15h et 19h. Si l'arrivée ou le départ a lieu en dehors des heures de pointe, il faut utiliser la case "hors heures de pointe".

<sup>7</sup> 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 vers l'unité d'établissement concernée).

### 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'application web du SPF Mobilité.

La situation à prendre en compte est celle du moment où l'enquête est remplie, idéalement quand la situation sanitaire n'impacte pas trop la 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 choisi le plus fréquemment pour parcourir la plus grande distance entre le domicile et le lieu de travail.

	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			
<b>TOTAL = (C)</b>			

#### 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 <sup>8</sup> , seul ou avec famille	Voiture <sup>9</sup> , avec d'autres travailleurs	Train	Bus, tram ou métro De Lijn	Bus, tram ou métro TEC	Bus, tram ou métro STIB	Transport collectif <sup>10</sup> par l'employeur	Vélo ou vélo élec.	Cyclo- moteur ou moto	À pied, en trottinette, mono- wheel, hover- board, etc.	Pas de mode de déplace- ment en raison de la crise sanitaire
<b>TOTAL</b>											

<sup>8</sup> Voiture, camionnette ou camion

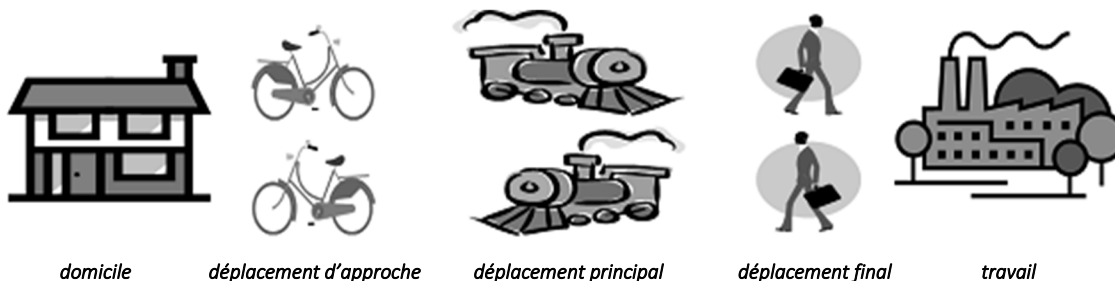
<sup>9</sup> Voiture, camionnette ou camion

<sup>10</sup> 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)		
<b>TOTAL</b>		





## 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 troisième case si il s'agit d'une mesure planifiée dans le futur.			
Vélo			
Oui	Non	Planifié	
<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	Planifié		
<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 <sup>11</sup> ).				
	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	Planifié	
<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

<sup>11</sup> [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 <sup>12</sup> sur le nombre total de salariés C (à l'exception des véhicules de service <sup>13</sup> )			= <input type="text"/> total véhicules de société = <input type="text"/> dont véhicule électrique (non-hybride)
Oui	Non	Planifié	
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Stratégie de diminution du nombre de kilomètres parcourus et/ou les émissions de CO <sub>2</sub> 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"/>	Budget mobilité tel que prévu dans la loi du 17 mars 2019 <sup>14</sup>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Autre(s) offre(s) alternatives de mobilité. Veuillez préciser : ...

Mesures diverses			
Oui	Non	Planifié	
<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

<sup>12</sup> 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.

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

<sup>14</sup> Loi du 17 mars 2019 concernant l'instauration d'un budget mobilité