

Conférence permanente sur la mobilité interrégionale

Déclaration commune des Conseils économiques et sociaux de
Bruxelles (CESRBC), de Wallonie (CESW) et de Flandre (SERV)

Introduction générale

Le 29 avril 2011, les interlocuteurs sociaux bruxellois et le Gouvernement bruxellois ont signé le *“Pacte pour une Croissance Urbaine Durable (PCUD, aussi dénommé le “New Deal”)*”. Ce Pacte doit favoriser l’accès des Bruxellois à l’emploi par le biais de quelques 35 objectifs concrets et conditions de réussite, en prévision d’un développement durable de la Région.

Le 1^{er} des 3 engagements prévoit de *“Favoriser la concertation des interlocuteurs sociaux”*. Un des objectifs consiste à *“Associer les acteurs publics de l’hinterland bruxellois si cela s’avère nécessaire”*.

Afin de réaliser cet objectif, le CESW et le SERV ont été associés au processus pour examiner ensemble une méthodologie à utiliser, ainsi que de possibles thématiques. Comme méthodologie, les interlocuteurs sociaux ont opté pour une *“Conférence permanente”* et ont retenu comme première thématique *“la mobilité interrégionale”* pour transmettre, ensemble, un signal fort.

Cette déclaration commune est le fruit du travail « des trois Conseils économiques et sociaux représentés au sein de la Conférence permanente » (ci-après : « la Conférence permanente »).

Mobilité des travailleurs

La mobilité interrégionale des travailleurs et des demandeurs d'emploi revêt une importance cruciale aux yeux de la Conférence permanente. En effet, les trois Régions connaissent à des degrés divers un taux de chômage plus ou moins élevé, particulièrement chez les jeunes, et, parallèlement, une pénurie de main d'œuvre dans certains secteurs.

Favoriser la mobilité interrégionale des travailleurs et des demandeurs d'emploi constitue un enjeu majeur pour répondre à ces problèmes. Et la capacité de s'exprimer dans la deuxième langue est une composante essentielle de cette mobilité des travailleurs. Les Conseils se sont déjà prononcés sur cette question qui constitue selon eux un des principaux obstacles à cette mobilité interrégionale, en particulier en ce qui concerne la connaissance du néerlandais¹.

Afin d'améliorer la connaissance de la deuxième langue, les Conseils ont déjà plaidé pour la mise en place d'un *plan interrégional ... qui mette l'accent sur des exigences linguistiques pertinentes et adaptées à l'emploi et sur des formations en langues sur le lieu de travail*².

Les Conseils, représentés au sein de la Conférence permanente, s'unissent à nouveau pour souligner l'importance de la connaissance et de l'enseignement de langues afin d'encourager une mobilité interrégionale des travailleurs et des demandeurs d'emploi, et proposent plusieurs pistes dans ce sens. Ils insistent plus particulièrement sur trois volets : l'enseignement, la précision d'exigences linguistiques dans les offres d'emploi et les mesures pour améliorer la connaissance des langues des travailleurs et des demandeurs d'emploi.

Enseignement – Connaissance d'une seconde langue nationale

L'enseignement obligatoire a pour mission d'assurer l'apprentissage de deux ou plusieurs langues étrangères (en Flandre la maîtrise du français restant prioritaire), d'au moins une autre langue nationale (Bruxelles) ou d'une langue moderne (Communauté française à l'exception de Bruxelles). La connaissance, au moins fonctionnelle, d'une seconde langue nationale revêt une importance capitale pour les jeunes désireux de travailler dans une autre Région de Belgique.

¹ Voir avis commun aux trois Conseils économiques et sociaux régionaux du 7 juillet 2008 concernant le renforcement de la collaboration interrégionale et de la mobilité des travailleurs et des demandeurs d'emploi, p. 3.

² *Ibidem*, p. 3.

La responsabilité pour remédier aux manques de l'enseignement obligatoire en ce qui concerne l'apprentissage des langues ne peut être imputée à la formation professionnelle (hors enseignement obligatoire).

La Conférence permanente insiste pour que tout soit mis en œuvre afin de permettre aux élèves de sortir de l'enseignement obligatoire, y compris qualifiant, avec au moins une bonne connaissance pratique d'une seconde langue nationale.

Une réflexion devra être menée sur les objectifs de l'enseignement au niveau des langues étrangères, et ce en lien avec le Cadre européen commun de Référence pour les Langues de façon à établir un langage commun entre les opérateurs d'enseignement et de formation ainsi que les acteurs du marché du travail.

Politique des langues sur le marché de l'emploi

PRÉCISION DES EXIGENCES LINGUISTIQUES DANS LES OFFRES D'EMPLOI

Les exigences linguistiques peuvent varier fortement d'une offre à l'autre ; dans certains cas, il est demandé d'être parfaitement bilingue, tandis que dans d'autres cas, une connaissance élémentaire d'une ou plusieurs autre(s) langue(s) suffit. Et le simple fait que les exigences linguistiques ne soient pas suffisamment explicitées dans les offres d'emploi peut constituer un frein aux candidatures des demandeurs d'emploi.

La Conférence permanente souligne l'utilité de conformer dans chaque offre d'emploi les exigences linguistiques aux capacités requises par la fonction et de favoriser un bon matching entre l'offre et la demande par une approche suffisamment réfléchie des exigences linguistiques. Il est également important que les services de placement réservent l'attention requise aux exigences linguistiques dans les offres d'emploi et poursuivent un bon matching entre l'offre et la demande par une approche sur mesure. A cet égard, le Cadre européen commun de Référence pour les Langues peut servir de point de départ. La façon dont les exigences linguistiques sont abordées dans les offres d'emploi devrait également faire l'objet de nouvelles discussions avec les employeurs, les services de placement et les intermédiaires..

FORMATIONS EN LANGUES

Pour permettre l'accès aux dispositifs d'apprentissage des langues subsidiés par les pouvoirs publics, il est nécessaire de veiller à ce que la connaissance d'une autre langue soit en lien avec la recherche d'un emploi.

Dans un souci d'efficacité, la Conférence permanente recommande d'examiner la possibilité de généraliser les tests de positionnement en langue à l'entrée et à la sortie des formations en langues.

▪ STAGES LINGUISTIQUES EN ENTREPRISES

La Conférence permanente recommande que les stages linguistiques en entreprises soient davantage promus. Ces stages doivent pouvoir entrer en compte dans le calcul de l'obligation collective de mise à disposition de stage, à raison de 1%, pour les employeurs appartenant au secteur privé marchand.

Sur base des évaluations disponibles, la Conférence permanente propose de rallonger la durée de ces stages afin de permettre au stagiaire d'acquérir des compétences suffisantes. La durée actuellement proposée, de quatre à huit semaines (Bruxelles, Flandre) et de quatre à douze semaines (Wallonie), est en effet trop courte.

▪ CHÈQUES LANGUES ET/OU CHÈQUES FORMATIONS

Il existe différents dispositifs de chèques langues et/ou chèques formations, selon les Régions, qui s'adressent à des publics différents³. La Conférence permanente souligne les budgets importants mobilisés par un certain nombre de ces dispositifs et demande qu'ils soient évalués afin d'objectiver leur efficacité respective.

Chaque évaluation devra répondre à des questions propres.

Ces évaluations devront par la suite être mises en commun afin de favoriser l'échange de connaissances et de bonnes pratiques en la matière. Par ailleurs, sur base de ces évaluations, la complémentarité avec d'autres dispositifs d'apprentissage des langues pourra être appréciée.

▪ COLLABORATIONS ENTRE LES ENTITÉS CONCERNÉES PAR LES FORMATIONS PROFESSIONNELLES

La Conférence permanente s'inscrit dans les recommandations émises par le BNCTO⁴ en mai 2010 en matière de NT2⁵ en Région bruxelloise. Le BNCTO plaide pour une plus grande collaboration entre les opérateurs de formation concernant la formation des demandeurs d'emploi parlant une autre langue à Bruxelles. Les possibilités d'échange entre les organismes de formations doivent être renforcées. La Conférence permanente trouve

³ Flandre : il existe des chèques de formation qui peuvent également être utilisés pour des formations en langues.

⁴ Brussels Nederlandstalig Comité voor Tewerkstelling en Opleiding (BNCTO), le Comité Néerlandophone Bruxellois pour l'Emploi et la Formation.

⁵ Nederlands Taal 2.

important d'investir dans la formation des jeunes bruxellois en vue d'augmenter leur mise à l'emploi.

- **DÉVELOPPEMENT D'UN OUTIL DE CENTRALISATION DES INFORMATIONS AU SUJET DES DISPOSITIFS PUBLICS ET PRIVÉS D'APPRENTISSAGE DES LANGUES ET DE LEUR ACCESSIBILITÉ**

La Conférence permanente demande que soit développé un outil de centralisation de l'information relative aux dispositifs publics et privés d'apprentissage des langues disponibles dans chaque Région, là où cette information fait défaut⁶, ainsi qu'aux aides facilitant l'accès à ces dispositifs (et ce aussi bien à l'égard des demandeurs d'emploi, des travailleurs et des employeurs, pensons notamment aux réductions octroyées par les fonds sociaux).

Ceci ne nécessite pas la création d'une nouvelle plateforme en ligne, mais peut se traduire par le référencement, au niveau de chaque Région, des outils de formation en langues disponibles dans cette Région, ainsi que d'un système de liens renvoyant aux référencements opérés par chacune des autres Régions.

⁶ Flandre : offre du 'néerlandais comme deuxième langue' par les Huizen van het Nederlands et pour l'offre de langues des CVO, voir www.ond.vlaanderen.be/onderwijsanbod.

Mobilité physique

Tout comme la mobilité du travail interrégionale des travailleurs et des chercheurs d'emploi, la mobilité physique, en tant qu'outil de développement socio-économique, constitue un enjeu essentiel pour la Conférence permanente. Les déplacements domicile-travail, notamment, engendrent quotidiennement un flux important de déplacements de navetteurs et d'automobilistes d'une Région à l'autre. Trop souvent, cette navette entrante et sortante est confrontée à des problèmes de mobilité.

Vu que les enjeux de la mobilité dépassent largement les frontières régionales, la Conférence permanente souligne l'importance d'une collaboration et d'une coopération interrégionale sur ce dossier. Cette initiative de première thématique consacrée à la mobilité confirme d'ailleurs l'intérêt d'un dialogue interrégional et la volonté de la Conférence permanente de parvenir à une position de consensus sur certains dossiers liés à la mobilité.

Afin de soutenir l'activité économique et l'emploi et d'améliorer les flux de marchandises et l'accessibilité au marché du travail, la Conférence permanente mise sur le développement d'une vision de la mobilité qui soit globale, coordonnée et cohérente. Un équilibre entre une politique qui vise le transport public et le transport privé est nécessaire. Les choix stratégiques qui sont posés en termes de mobilité doivent être pesés et réfléchis.

A cet égard, la Conférence permanente défend le principe de la co-modalité. Ce concept implique que sur base des caractéristiques du transport et des besoins des usagers, une politique plus équilibrée et globale soit menée au-delà de tous les modes de transport.

La Conférence permanente a choisi plus particulièrement d'aborder trois dossiers d'importance et d'actualité, celui du transport ferroviaire, celui des transports en commun et celui du prélèvement kilométrique pour les véhicules lourds (MMA > 3.5T). Les points d'attention suivants font l'objet d'un consensus entre les interlocuteurs sociaux de la Conférence permanente.

Le transport ferroviaire

Pour plus de transparence, La Conférence permanente plaide pour que le groupe SNCB et les trois Régions communiquent davantage entre eux, qu'ils interagissent, s'échangent de l'information dans une optique de collaboration. Les interlocuteurs sociaux doivent être impliqués dans cette démarche. Ils pourront, ainsi, notamment, identifier quels sont les

points critiques et quelles solutions peuvent être trouvées pour améliorer le transport ferroviaire. Afin de renforcer cette transparence et d'accroître leur participation, la Conférence permanente demande qu'une rencontre annuelle entre les interlocuteurs sociaux régionaux et la direction du groupe SNCB puisse avoir lieu afin d'échanger et de prendre connaissance de l'état d'avancement des dossiers prévus dans le plan pluriannuel d'investissements (PPI) 2013-2025 de la SNCB..

RER

La Conférence permanente rappelle qu'en date du 27 juin 2006⁷, les Conseils s'étaient déjà prononcés dans une déclaration commune sur le réseau express régional. Ils soulignaient, tous, être partisans du RER et souhaitaient sa réalisation intégrale dans les délais impartis.

Force est de constater que le délai fixé à 2012 est dépassé et que le RER n'est pas encore finalisé. La Conférence permanente demande donc que les lignes ferroviaires d'ores-et-déjà terminées et le nouveau matériel roulant puissent dès aujourd'hui être mis en service afin d'optimiser la mobilité.

En outre, la Conférence permanente ajoute que le succès du RER dépendra également de la prise de mesures compatibles à d'autres niveaux. Le RER doit donc s'inscrire dans une approche co-modale des déplacements.

Le Fédéral va créer une structure visant la gestion du RER. Cette structure RER serait intégrée au sein du groupe SNCB et tant la Région bruxelloise, flamande que wallonne y seraient représentées. Pour la Conférence permanente, cette structure doit être transparente et l'information doit pouvoir circuler tant dans une approche top-down que bottom-up. Les interlocuteurs sociaux sont donc demandeurs de pouvoir être impliqués (feed-back, échanges d'idées, propositions de solutions...).

INVESTISSEMENTS

Concernant la politique d'investissement du groupe SNCB, au regard des budgets serrés auxquels il fait face, la Conférence permanente comprend bien que des investissements importants soient consentis dans le domaine de la sécurité et elle estime que la deuxième priorité doit être donnée aux investissements qui visent une augmentation de la capacité opérationnelle et une amélioration de l'exploitation du réseau ferroviaire au bénéfice des usagers.

JONCTION NORD-MIDI

⁷ Cette déclaration est disponible sur le site Internet respectif des trois Conseils économiques et sociaux :

- CESRBC <http://www.esr.irisnet.be>
- CESW <http://www.cesw.be>
- SERV <http://www.serv.be>

Cette liaison ferroviaire qui relie, entre elles, les gares de Bruxelles-Midi et de Bruxelles-Nord, présente des enjeux importants en termes de mobilité. Avant de se lancer dans des investissements coûteux, la Conférence permanente plaide pour qu’une réflexion soit menée en premier lieu afin de maintenir et/ou d’optimiser l’existant et seulement si nécessaire d’envisager des investissements plus conséquents. Pour la Conférence permanente, cette réflexion vaut pour l’ensemble du réseau ferroviaire.

Les transports en commun

TARIFICATION, INFORMATION INTÉGRÉE

En vue d’une co-modalité efficace, la Conférence permanente plaide pour que la collaboration entre la SNCB, la STIB, De Lijn et TEC puisse aboutir le plus rapidement possible à une intégration efficace de la billetterie et de la tarification afin de permettre aux utilisateurs de ces quatre opérateurs publics de voyager sur l’ensemble du territoire grâce à un ticket unique.

Outre l’intégration tarifaire, la Conférence permanente souhaite une intégration de l’information qui doit permettre d’optimiser l’alignement de l’infrastructure et des grilles horaires et d’améliorer la communication aux voyageurs.

ACCESSIBILITÉ DES PÔLES D’EMPLOIS MÉTROPOLITAINS

La Conférence permanente plaide pour que les différents opérateurs de transport en commun des trois Régions s’organisent afin d’optimiser l’accessibilité des pôles d’emplois métropolitains.

Prélèvement kilométrique pour les poids lourds

COLLABORATION INTERRÉGIONALE

La Conférence permanente se réjouit qu’une collaboration interrégionale ait lieu sur ce dossier qui est techniquement, juridiquement et financièrement complexe. Elle accueille positivement le principe de tarification kilométrique pour l’utilisation du réseau routier par les poids lourds, et le choix d’un seul système de prélèvement kilométrique pour l’ensemble de la Belgique.

Toutefois, elle s'inquiète des modalités et des impacts de l'accord de coopération relatif à l'instauration de la tarification kilométrique sur le territoire des trois Régions et à la création de l'entité interrégionale Viapass. Si la signature de cet accord constitue une étape juridique supplémentaire dans le processus d'instauration du prélèvement kilométrique pour les poids lourds en Belgique, la collaboration interrégionale menée depuis le début sur ce dossier doit se poursuivre.

ANALYSE SOCIO-ÉCONOMIQUE

Par ailleurs, la Conférence permanente s'étonne et regrette qu'aucune analyse d'impact socio-économique préalable à l'instauration de ce prélèvement kilométrique poids lourds n'ait été réalisée. Pour la Conférence permanente, il importe qu'une telle analyse couvrant les trois Régions soit produite au plus vite car les résultats de celle-ci doivent constituer la base pour la poursuite des discussions sur l'implémentation concrète du système. Cette analyse doit étudier les effets du prélèvement kilométrique sur la mobilité ; sur la compétitivité des Régions, les ports et les aéroports ; sur le volume et la qualité de l'emploi ; sur le secteur du transport de marchandises et les autres secteurs concernés.

Une telle étude est un des éléments permettant de déterminer une tarification la plus adéquate. Cet aspect fait l'objet du point d'attention suivant.

TARIFICATION

L'accord de coopération prévoit une méthodologie tarifaire commune aux trois Régions mais le tarif, en tant que tel, n'est pas encore déterminé. La Conférence permanente constate que les Régions disposent d'une certaine marge de manœuvre dans la détermination des paramètres qui composent la formule tarifaire. Il est donc possible de voir s'appliquer des tarifs différents entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale. La Conférence permanente estime que cette situation pourrait être dommageable, notamment, pour la position concurrentielle des Régions.

La Conférence permanente plaide donc pour une tarification kilométrique pour les poids lourds qui soit homogène pour l'ensemble de la Belgique. Ceci, afin d'éviter de créer des situations de distorsion de concurrence entre la Flandre, la Wallonie et Bruxelles et des effets indésirables sur la mobilité.

En matière de tarification, la Conférence permanente plaide pour que le tarif défini soit le plus clair, et le plus transparent pour les usagers et qu'il y ait au maximum une modification de tarif par an. En cas de modification tarifaire, la Conférence permanente souhaite qu'une notification soit faite préalablement aux autres Régions et aux secteurs dans un délai de minimum 6 mois.

TRANSPARENCE ET ÉVALUATION DU SYSTÈME

Pour la Conférence permanente, outre le tarif, le système employé se doit d'être simple d'usage, fonctionnel, transparent et fiable. De plus, il faut que les technologies utilisées dans les trois Régions soient interopérables avec celles utilisées dans les pays limitrophes de la Belgique. A cet égard, la Conférence permanente renvoie à la directive européenne « European Electronic Toll Service (EETS)».

Une fois le système mis en place, une évaluation socio-économique des effets du prélèvement kilométrique sera nécessaire. La Conférence permanente est demandeur de recevoir un feed-back annuel de la part de l'entité interrégionale Viapass sur le fonctionnement du système et ses effets.